



DIARI DE SESSIONS DE LA COMISSIÓ D'ORDENACIÓ TERRITORIAL, HABITATGE, MOBILITAT, MAR I CICLE DE L'AIGUA DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS

DL PM 1093-2011

Fq.Con.núm. 33/27

XI legislatura

Any 2024

Núm. 19

Presidència del Sr. Mauricio Rovira i de Alós

Sessió celebrada dia 24 d'abril de 2024

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

Compareixença del director gerent de Serveis Ferroviaris de Mallorca per tal de retre comptes del seu projecte per a Serveis Ferroviaris de Mallorca i del compliment dels responsables polítics de l'empresa pública respecte del codi ètic del Govern, sol·licitada mitjançant l'escrit RGE núm. 9960/23, pel Grup Parlamentari Socialista, aprovat per la Comissió el dia 20 de març del 2024.. . [244](#)

EL SR. PRESIDENT:

Bona tarda, senyors i senyors diputats, començarem la sessió d'avui de la Comissió d'Ordenació Territorial, Habitatge, Mobilitat, Mar i Cicle de l'Aigua, 24 d'abril. En primer lloc demanaria si es produeixen substitucions.

EL SR. FERNÁNDEZ I LOMBARDO:

Sí, Sr. President, Ares Fernández substitueix Mercedes Garrido.

EL SR. PRESIDENT:

Molt bé, gràcies. Alguna més? Molt bé.

Compareixença del director gerent de Serveis Ferroviaris de Mallorca per tal de retre comptes del seu projecte per a Serveis Ferroviaris de Mallorca i del compliment dels responsables polítics de l'empresa pública respecte del codi ètic del Govern, sol·licitada mitjançant l'escrit RGE núm. 9960/23, pel Grup Parlamentari Socialista, aprovat per la Comissió el dia 20 de març del 2024.

Idò passam a l'únic punt de l'ordre del dia d'avui, que consisteix en la compareixença del director gerent de Serveis Ferroviaris de Mallorca, per tal de retre comptes del seu projecte per a Serveis Ferroviaris i del compliment dels responsables polítics de l'empresa pública respecte del codi ètic del Govern, escrit RGE núm. 9960/23, presentat pel Grup Parlamentari Socialista, que va ser aprovat per la comissió dia 20 de març del 2024.

Assisteixen, per tant, el Sr. José Ramón Orta i Rotger, director gerent de Serveis Ferroviaris de Mallorca, acompanyat de la Sra. Maria Lorena del Valle i Alonso, directora general de Mobilitat; del Sr. Miguel Ángel Pérez i Vicente de Vera, cap del Gabinet de la Conselleria d'Habitatge, Territori i Mobilitat; del Sr. Álvaro Altable i Aparicio, responsable de Comunicació de Serveis Ferroviaris, i de la Sra. Cristina Llamas i Feliu de Cabrera, de Comunicació de la Conselleria d'Habitatge, Territori i Mobilitat, siguin benvinguts els quatre acompanyants.

El desenvolupament de la sessió s'ajustarà a les regles establertes a la Resolució de Presidència reguladora de les compareixences previstes en els apartats 3r i 4t de l'article 46 del Reglament del Parlament.

En primer lloc, i sense limitació de temps, té la paraula el compareixent José Ramón Orta i Rotger, per tal de fer l'exposició oral. Sr. Orta?

EL SR. DIRECTOR GERENT DE SERVEIS FERROVIARIS DE MALLORCA (José Ramón Orta i Rotger):

Moltes gràcies, Sr. President. Gràcies a tots, senyores diputades i senyors diputats. Bueno, mi nombre es José Ramón Orta i Rotger, tengo 59 años, estudié Derecho, soy abogado en mi vida profesional y soy actualmente gerente de Serveis Ferroviaris de Mallorca.

Con anterioridad ocupé diferentes cargos políticos que tienen que ver con la movilidad, sobre todo en el Ayuntamiento de Palma, en el que fui director general de Movilidad, y en la legislatura 2011-2015 fui director gerente de Serveis Ferroviaris en una situación muy difícil. De nuevo ahora... hemos vuelto a la empresa, y tengo que decir que la empresa, pues, está bien, o sea, la empresa está... en unos..., vamos a ver, está gestionada de un modo que nosotros vamos a llevar una política ciertamente continuista con la labor que se desarrollaba por la anterior gerencia, del mismo modo que la anterior gerencia llevó una política continuista con la que hicimos nosotros, porque no hemos inventado nada, ni la anterior gerencia inventó nada, sino que las cosas que se tenían que hacer se hicieron y las cosas que se tienen que hacer se harán.

Saben ustedes mejor que yo, señores diputados, que Serveis Ferroviaris es una empresa pública cuyo presupuesto ronda los 150 millones de euros, que opera tres líneas de tren y una de metro, opera la línea de tren de Inca, la de Sa Pobla, la de Manacor y la línea de metro de Palma. Transporta en torno a 10 millones de viajeros al año. Actualmente, mérito de esta comunidad autónoma, la línea está completamente electrificada.

¿Cuáles son los objetivos que pensamos llevar a término en esta legislatura? Pues, el primero sería mejorar las frecuencias y la implantación territorial para poder servir de una verdadera alternativa al transporte privado. Para ello son necesarias muchas acciones, la primera de ellas es efectuar obras de ampliación de la red.

En estos momentos y habiendo sido impulsados desde hace aproximadamente tres años, o sea, por la anterior gerencia, existen tres proyectos en marcha. Insisto que ya llevan tres años, o sea, dos años de la anterior gerencia y prácticamente los nueve meses que llevamos nosotros, en tramitación. Los tres estudios que están en marcha, encomendados a las ingeniarías más importantes de España, como son Ayesa y son Tibsa, son la línea de Manacor-Artá, la línea de Sa Pobla-Alcúdia y la línea del tren de Migjorn, que es Palma-Aeropuerto-Playa de Palma-Llucmajor-Campos.

Estos estudios se encuentran en diferentes fases en estos momentos, pero dos de ellos, en concreto el tren de Migjorn y el tren de Sa Pobla-Alcúdia, la finalización del estudio se encuentra en su recta final, preveyéndose la entrega de estos estudios informativos previos que la ley exige para poder tramitar unos proyectos ferroviarios de ampliación, pues pensamos que en cuestión de... aproximadamente un mes, un mes y medio, pueden estar entregados.

Entonces, en SFM tenemos consignada la partida presupuestaria para ya encargar los proyectos de ejecución, que será el momento en el cual la red ferroviaria se encontrará en los últimos veinte años en el momento más importante y más próximo a la realización de obras de ampliación. No olvidemos que no se ha hecho ni un solo metro de línea desde hace veinte años. Ahora vamos a intentar que, sin haber cambiado nada y trabajando sobre los proyectos efectuados por la anterior gerencia, continuándolos, dotándolos presupuestariamente y trabajando sobre ellos, pues, continuar adelante, y a ver si podemos conseguir entre todos que el tren de Mallorca crezca.

Una vez superada esta tramitación previa que hemos dicho y encarados los estudios de ejecución, solo nos quedará una asignatura, la asignatura pendiente es encontrar la financiación para poder financiar estas obras, estas obras que los proyectos de ejecución nos dirán a qué precio ascienden, pero que les puedo aventurar que no serán baratas.

Simultáneamente a todo esto, también tendremos que trabajar sobre adquisición de nuevos trenes, porque si hacemos nuevas líneas necesitaremos nuevos trenes.

En estos momentos, los diputados deben conocer que estamos al límite -al límite- de la explotación de nuestro material móvil. O sea, todavía no he empezado a hablar de los maquinistas, pero sí puedo hablar de los trenes, o sea, todos los trenes que tenemos están funcionando, no podemos meter más trenes porque no tenemos más trenes. Ahora llegan cinco trenes nuevos, pero muchas veces tenemos que operar líneas de tren con los metros, con nuestros metros en composición doble.

Pensad que nuestros metros, piensen que nuestros metros habitualmente prestan servicio en composición cuádruple, o sea, cuatro coches, dos trenes de dos coches, cuatro coches. Y muchas veces tenemos que lanzar un Sa Pobra o tenemos que lanzar un Manacor con metros, porque no disponemos de material móvil. Las labores de mantenimiento, las labores... hacen muchos kilómetros, pues hacen que nuestros trenes no siempre estén disponibles en la totalidad de la flota. Siempre hay una parte de los trenes en mantenimiento.

Pero vamos, lo que les estaba explicando, la compra de unos trenes tarda entre dos y cuatro años. Es decir, desde el momento en que encargamos un tren..., no es como ir a un concesionario y compramos un tren. Los trenes se fabrican a medida, a petición del usuario, entre dos y cuatro años. O sea, si nosotros encargáramos un tren hoy -hoy, hoy mismo-, supongamos que lo hacemos, este tren nos sería suministrado dentro de cuatro años.

Pero cuando llega un tren no basta con que un tren llegue, los trenes después tienen que superar un periodo de pruebas que tarda aproximadamente unos seis meses. Así ha pasado con el primero que nos ha llegado y..., suponemos que para el mes de junio podremos ponerlo en funcionamiento. De momento está saliendo por las noches, están haciendo pruebas con él, están haciendo formación de maquinistas, porque no todos los trenes son iguales, no todos los trenes responden igual, y entonces estamos haciendo esta formación de maquinistas, y suponemos que para el mes de junio el primero de estos trenes podrá entrar en funcionamiento.

Y, pues precisamente por todo esto, lo más importante, lo que nosotros requerimos y lo que pensamos que es más necesario es contar con la financiación adecuada para todo, para que no ocurra lo que en otras ocasiones ha ocurrido, que hemos hecho unas obras sin disponer de la financiación adecuada para llevarlas adelante.

La segunda cuestión que necesitamos urgentemente, que es el principal problema de la empresa en estos momentos..., -buenas tardes-, es el aumento de la plantilla. Ustedes piensen que aquí está compareciendo el gerente de la empresa pública

mayor del Gobierno, yo les haré una referencia, ¿de cuántos administrativos dispone Serveis Ferroviaris de Mallorca? La mayor empresa dispone de cinco administrativos. Efectivamente, se han tirado para adelante unos procesos de oposiciones y de consolidación de personal que han permitido incrementar la plantilla en determinadas personas, en concreto en 14 maquinistas, 14 maquinistas van a suponer un importante aumento, pero el déficit de maquinistas que tiene SFM, aparte de esos 14, ronda en torno a los 30. Y no quiero ni contarles cuando los maquinistas de mi edad, los *boomers*, los que tenemos en torno a 60 años empiecen a jubilarse, no olviden que el personal ferroviario dispone de esta prerrogativa que permite jubilarse, cada diez años, pues ganan un periodo anterior todos los ferroviarios, pues empezarán a caer las jubilaciones y nosotros hemos sido víctimas en Serveis Ferroviaris de la tasa de reposición.

En estos momentos se nos ha permitido única y exclusivamente suplir el personal que teníamos, con lo cual estamos con una plantilla de personal de vía similar, muy similar a la que existía en 2007, y se nos exigen más frecuencias, se nos exigen mayores servicios y esto es muy difícil, o sea, solo la profesionalidad y el buen hacer del personal de SFM nos permite cubrir estas carencias que tenemos.

No obstante, el compromiso más importante que tenemos en estos momentos en cuanto a esta materia es que vamos a lanzar, a ser posible durante este año, no es fácil porque, en primer lugar, en Servicios Ferroviarios estamos solos en esta materia y es complicado después sacar procesos de selección, pero confiamos que dentro de este año sacaríamos los procesos que tenemos consolidados y permitidos correspondientes a los ejercicios 2021, 2022, 2023 y 2024, lo cual permitiría un aumento sustancial de maquinistas, personal de vía y personal de administración, tanto ingenieros como técnicos. Esperamos poderlo sacar este año, y estamos trabajando para ello, en combinación con Función Pública.

Después, ¿cuáles son nuestros objetivos a corto plazo? Pues un poco son los objetivos programáticos que figuraban en el programa electoral. ¿Qué pretendemos? Pues, dentro del margen que nos va a permitir disponer de esos nuevos trenes y de estos nuevos maquinistas, más otras pequeñas diferencias de gestión que tenemos, pues queremos modificar las frecuencias, alcanzando un nivel de frecuencias que, digamos, ya no sea modificable. A ver si nos entendemos, yo estoy convencido de que la anterior gerencia puso las frecuencias que pudo, el máximo de frecuencias que pudo, como voy a hacer yo; entonces, ahora dispondremos de más trenes y más personal, suponemos que para el final de verano, y pondremos unas frecuencias que, por un lado, permitan fines de semana y nocturnos, fines de semana y vísperas de festivos, perdón, y ampliar la frecuencia de los trenes nocturnos. Es decir, en estos momentos los trenes salen a una hora que reciben muchas demandas de que, pues, como mínimo, habría que sacar un servicio mínimo una hora más tarde. Pues entonces, estamos trabajando en la posibilidad de intentar conseguir esto y para ello tenemos que empezar la ayuda del personal de SFM y su buena voluntad. Estamos ya con reuniones del comité de empresa tratando este tema y trabajando en las nuevas frecuencias.

Y después, otro tema programático, que se aprobó en el pasado Consejo de Gobierno, es, por fin, una gran demanda, que es la mejora en seguridad. En estos momentos el Consejo de Gobierno aprobó una inversión de 28,5 millones de euros en el RTMS, el RTMS es el sistema puntero de seguridad ferroviaria europeo. O sea, no quiero que me malinterpreten ustedes, todos tenemos en la cabeza el accidente de Angrois, el triste accidente de Angrois, en el cual, pues, se ve como en una curva una serie de trenes de AVE pues salían despedidos y provocó muchas decenas de muertos, tristemente, pues, precisamente, este sistema está para evitar que esto nos ocurra a nosotros, este sistema frenaría el tren e imposibilitaría que en determinados periodos o partes del trazado ferroviario el tren adquiriera mayor velocidad y le frenaría automáticamente.

Y el canon que adaptamos es el nivel 3, que para trenes convencionales nuestros, que no sean de alta velocidad, es el sistema puntero. Y en el próximo consejo de administración, que tendrá lugar dentro de dos o tres semanas, se sacará ya este servicio a licitación porque el Consejo de Gobierno ya ha aprobado la financiación, son 28,5 millones de euros. Fijense, una inversión tan importante que ni siquiera ha merecido un breve en los periódicos, pero, sin embargo, para nosotros es una inversión estratégica, porque lo más importante en este momento es la seguridad de nuestros viajeros.

Y, bueno, creo que me he enrollado mucho. Perdóneme, Sr. Presidente, no sé cómo voy de tiempo, pero...

EL SR. PRESIDENT:

Tiene el tiempo libre.

EL SR. DIRECTOR GERENT DE SERVEIS FERROVIARIS DE MALLORCA (José Ramón Orta i Rotger):

... pero, bueno, en esencia pues esto es lo que les quería contar y..., bueno, estoy a su disposición para lo que consideren.

EL SR. PRESIDENT:

Muy bien. Moltes gràcies. Procedeix ara la suspensió si volen, si no volen continuam. Podem continuar? Molt bé.

El Sr. Orta podrà contestar globalment totes les preguntes o podrà fer-ho de forma individualitzada. ¿Què prefereix, fer-ho de forma globalitzada...?

EL SR. DIRECTOR GERENT DE SERVEIS FERROVIARIS DE MALLORCA (José Ramón Orta i Rotger):

Lo que los diputados estimen más oportuno. Si quieren que les conteste individualizadamente, lo puedo hacer, no tengo ningún problema. Individualizadamente, sí.

EL SR. PRESIDENT:

Individualizadamente, muy bien.

Idò, en primer lloc, pel Grup Parlamentari Socialista té la paraula el diputat Ares Fernández, per un temps de deu minuts. Té la paraula.

EL SR. FERNÁNDEZ I LOMBARDO:

Moltes gràcies, president. Bé, gràcies, Sr. Orta, per la seva compareixença. Bona tarda a tots i a totes, senyors i senyores diputats.

Aquesta iniciativa, Sr. Orta, nosaltres la vàrem presentar, el Grup Parlamentari Socialista, el passat 30 de novembre, i ho fèiem essent molt conscients de la importància de la responsabilitat que té vostè com a gerent de Serveis Ferroviaris de Mallorca, responsabilitat que té des de fa més de nou mesos, per tant, d'aquí poc farà un any. I jo vull ser molt clar, tal com ho vàrem ser a la compareixença..., a la sol·licitud, perquè vostè sigui avui aquí.

Vàrem demanar aquesta compareixença per dos motius bàsics: el primer, i motius indicats negre sobre blanc, el primer, perquè vostè tenguí l'oportunitat de poder explicar aquí quina és la responsabilitat, quines són les mesures, quins és el projecte de mobilitat respecte de Serveis Ferroviaris de Mallorca que vostè té com a màxim responsable d'aquesta empresa pública en el Govern de les Illes Balears, crec que és una qüestió cabdal la importància que té Serveis Ferroviaris de Mallorca com a ens essencial en la mobilitat sostenible del Govern és una qüestió inqüestionable i, per tant, crec que era adient conèixer si tenien qualche projecte propi en aquest sentit i, si en tenien, que ho poguessin explicar.

I, en segon lloc, també perquè pensam, i no el sorprendrà perquè segurament ha pogut llegir el *Diari de Sessions* d'aquell debat que vàrem tenir, perquè pensam que els càrrecs públics han de tenir i mostrar públicament un comportament exemplar, han d'actuar amb la dignitat que suposa exercir una responsabilitat pública, i vostè ha efectuat de manera reiterada manifestacions que pensam que contradiuen els mínims principis ètics que ha de tenir un càrrec públic del Govern de les Illes Balears.

Començaré pel primer, per la gestió d'SFM. A mi em sorprèn molt part de la seva intervenció, Sr. Orta, crec que vostè coneix perfectament el sector, ha fet feina en el sector des de ja fa prou d'anys i ha detallat algunes qüestions que tenen en marxa, i la qüestió és que ha introduït projectes rellevants, no ho discutim, quan la immensa majoria, reconegut per vostès, són projectes del passat govern, de les passades legislatures. Vostè ha dit projecte continuista, i jo ja sé que ho fèrem raonablement bé i que avançarem molt en matèria de mobilitat, i està bé reconèixer el que està bé i donar-li continuïtat, però, és clar, no hi ha cap nou projecte inversor de la Conselleria de Mobilitat ni tampoc de Serveis Ferroviaris de Mallorca, llevat d'alguns poquets; bé, vostè ha manifestat l'electrificació del tren a Mallorca i ha hagut de fer equilibris per dir una conquesta de la comunitat autònoma, per no dir que era un fet de l'anterior govern.

De les poques coses destacables, que vostè no ha esmentat, ha estat la recent i polèmica idea de la construcció d'un nou aparcament soterrani al solar de l'antiga estació d'autobusos, i m'agradaria si ens en podria donar qualche detall, amb qui han parlat i com ho projecten, perquè en tenim prou dubtes.

Com dic, duen gairebé deu mesos de gestió i pensam que es el moment, els primers anys, en els quals vostès han d'assentar les bases per saber quin projecte tenen. I és clar, un començar a pensar i no sabem exactament fins a quin moment pensen vostès viure de rendes.

I vostè és una persona amb una dilatada experiència política, Sr. Orta, vostè ha estat conseller al Consell de Mallorca, ha estat diputat en aquesta casa, ha gestionat -vostè ho ha dit-, les àrees de Mobilitat i de Seguretat Ciutadana de l'Ajuntament de Palma, i vostè ja va ser gerent de Serveis Ferroviaris de Mallorca durant l'etapa de José Ramón Bauzá, que, per cert, molts a la casa recorden perfectament aquella gestió. I amb això el que vull dir és que vostè no és nou a la política, a vostè no li ve de nou Serveis Ferroviaris de Mallorca, i seria fer-nos trampes al solitari que ens fes creure que vostè arriba a una gerència d'una empresa pública, com és SFM, sense saber ben bé què ha de fer, no m'ho crec. Ho dic perquè hi ha una manca evident de nous projectes.

També li dic que no és una qüestió exclusiva del seu departament, que jo pens que la manca de projectes de futur és quelcom, és una cosa comú en general al Govern de les Illes Balears actual. I ens preocupa, perquè quan no es diu clarament quin projecte tenen, és per posar-se a tremolar, Sr. Orta, molts recorden la seva gestió entre els anys 2011 i 2015 a SFM, a uns moments complicats, sí, perquè va estar caracteritzada, segons els mateixos treballadors, per una bel·ligerància cap a ells important, recordem un acomiadament improcedent de més de 30 professionals; retallades importants en serveis claus com el manteniment, neteja, renúncia al conveni ferroviari o l'aturada de les obres, ja conegudes, de les obres del corredor del tren de Llevant que, en aquest cas, no només ha aturat les obres, sinó que, a sobre, va desfer part de la feina feta en implantar una via verda que ha complicat molt el projecte futur.

I ens preocupa perquè a l'any 2015 el panorama era desolador, i vostè ha heretat uns SFM -vostè ho ha dit- amb bones condicions, amb moltíssims projectes en marxa, amb molts recursos econòmics, amb disponibilitat de fons europeus, s'ha reforçat la plantilla, tenim nous trens, s'ha electrificat tota la xarxa ferroviària, hem deixat estudis informatius de nous projectes ferroviaris, vostè mateix ho ha dit. Per tant, ens preocupa que ara, novament, tornin a aturar màquines, mai millor dit, perquè és un fet identificador de la seva gestió.

Hi ha interrogants importants, si tenen els recursos suficients i tenen una base sòlida treballada, jo li deman si pensa continuar amb tots aquests projectes que estaven damunt la taula o si n'hi ha alguns que vostès descartin, perquè no els comparteixen o perquè no els veuen viables, per quin motiu.

Ara més que mai també, ha dit que té, efectivament, més plantilla, nous trens i que pensen ampliar freqüències i horaris, ens agradaria saber si tenen qualche previsió o de quina manera pensen vostès que es podria ampliar.

Nosaltres hem proposat que, per exemple, una de les vies seria ampliar les freqüències els caps de setmana, les vigílies de festiu, que s'ha fet en èpoques estivals i, per ventura, seria una mesura interessant a fer. Si aquesta ampliació de freqüències també entraria per al metro de la UIB els caps de setmana, que

ara mateix no té servei. I podríem parlar d'altres qüestions més concretes, com les obres al pas soterrat de Can Foradí o d'altres actuacions, però, evidentment, jo tenc limitació de temps i no em puc estendre més.

Però crec que és el moment, de veritat, que vostè faci una mica més de detall sobre aquestes qüestions, però també que ens dibuixi, perquè vull entendre que el Partit Popular i que vostè, com a gerent de Serveis Ferroviaris de Mallorca, tenen un projecte clar per a Serveis Ferroviaris de Mallorca, i que el primer any de legislatura passar-lo només amb projectes continuistes, idè deixa que pensam.

I respecte de la segona qüestió, respecte del mínim decòrum que ha de tenir un càrrec públic, que era també motiu d'aquesta compareixença així com ho vàrem debatre, com li he dit, vostè és una persona amb una dilatada experiència, per tant, sap que una responsabilitat pública un la té 24 hores al dia, es fa difícil tenir-la, però un la té 24 hores al dia, i que s'ha de complir amb el decòrum que el càrrec exigeix a tots els àmbits, sobretot si un ho fa no a un àmbit privat sinó a un àmbit públic. Vostè, com li he dit abans, té un historial de manifestacions a les xarxes socials que a nosaltres ens preocupen, ens preocupen perquè crec que fan malbé la imatge de la institució. A més de difondre boles, són missatges misògins, masculistes, que reproduïxen violència simbòlica contra les dones, en particular, les dones que participen en política i en particular les dones que no són del seu partit.

Per repassar, tenc un article aquí davant de *elDiario.es*, que va fer un reportatge prou interessant, titulat: *Tuits misògins y el bulo del 11M: las polémicas de José Ramón Orta, alto cargo del Govern del Partido Popular*, diuen: “*Más conocido por sus polémicos tuits que por su gestión*”, -això, evidentment, en opinió de qui va escriure aquest article-, però recollia sobretot la piulada, que crec que va indignar molta gent, Sr. Orta, i per la qual vàrem demanar a la Sra. Consellera, una piulada de dia 17 de novembre, diu l'article: “*Con una imagen en forma de meme donde aparecía la bancada del Partido Socialista y Sumar aplaudiendo a Pedro Sánchez, que acababa de ser investido presidente del Gobierno, no aparecían las caras reales de los diputados, sino una especie de meme en el que se pretende humillar y caricaturizar a las diputadas.*” Els mems eren nines inflables que substituïen les diputades i les ministres socialistes.

Hem de recordar que en aquelles setmanes era quan s'assetjava la seu socialista de Ferraz i on les ministres del Govern d'Espanya varen ser humiliades i caricaturitzades amb nines inflables nues, amb el crit de “*No es una sede, es un puticlub*”, amb el crit de “*Estas son las ministras del PSOE*”. I amb això, amb aquest mem, la seva piulada era: “*Las muñecas del PSOE traidor.*”

No entraré en les boles que vostè ha manifestat de forma reiterada a les xarxes socials, però crec que és un exemple important. La consellera Vidal va dir en seu parlamentària que no se sentia còmode amb aquestes afirmacions, “*En cap cas no compartesc les formes*”, va dir, però no hi va haver cap conseqüència política, ni una.

Són missatges que vostè encara té penjats a les xarxes socials. Es reafirma en allò que va dir, Sr. Orta? Pensa demanar disculpes? La Sra. Vidal li ha dit que demani disculpes? Li ha demanat que faci això? No li ha dit res?

Pensa que aquestes opinions i manifestacions deshumanitzadores de les dones no són perjudicials per a la imatge de les institucions?

Pensa que no són compatibles amb la condició d'alt càrrec d'aquest govern, que no contradiuen els principis de mínima d'ètica?

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Fernández. El procediment, Sr. Orta, es que usted ahora tiene la posibilidad de contestarle, de contestar al diputado que le ha preguntado, durante tiempo indefinido, no tiene el tiempo tasado, por lo tanto. Y, luego, el diputado Fernández o el diputado de cada grupo, en su caso, tendrán cinco minutos, y usted podrá cerrar el debate con cada grupo. Por lo tanto, ahora tiene la palabra.

EL SR. DIRECTOR GERENT DE SERVEIS FERROVIARIS DE MALLORCA (José Ramón Orta i Rotger):

Muchas gracias, Sr. Presidente. Sr. Fernández, usted me recuerda mucho a mí porque yo también fui diputado a su edad y yo también fui secretario general, presidente de las Juventudes del PP, como usted ha sido secretario general de las socialistas y, en fin, tiene usted un ejemplo aquí delante...

(Rialles de l'intervinent)

..., en fin, vamos a ver, vamos por partes, continuidad, continuidad.

No vamos a poner un tren a Sa Calobra, Sr. Fernández, o sea, es que..., electrificación, si nosotros no hubiésemos dejado preparada la financiación europea hoy no tendríamos el tren electrificado; si nosotros no hubiésemos hecho los primeros proyectos al Parc BIT, hoy no existiría el metro del Parc BIT, porque no se habría tramitado la financiación, porque tarda ocho años o siete años en financiarse.

Es decir, lo importante, desde mi punto de vista, y yo soy solo en gerente, lo digo porque usted dice que yo soy el máximo responsable, no, yo tengo una directora general, tengo una consellera, tengo un gobierno y les tengo a todos ustedes por encima mío, ustedes son la máxima expresión de la voluntad popular.

Entonces..., decía esto, en cuanto a la gestión del tren..., es que el tren quizás, a lo mejor, no es un motivo para hacer política, sino que todos nos tendríamos que poner de acuerdo y ceder un poco, cada uno un poquito en nuestras pretensiones, para que el tren funcionara y tirará para adelante. Porque ¡qué fácil hubiera sido para mí cortar estos estudios informativos que se siguen tramitando!, llevan dos años haciéndose, desde su gestión. Yo, posiblemente, creo que mucho más porque para

licitar una obra como esta entre seis y nueve meses, dos años y pico para realizarse, si los hubiésemos cortado y hubiésemos empezado de nuevo habríamos perdido estos tres años. No, nosotros no hemos parado nada. Nosotros queremos tirar para adelante. Dejemos de hacer política con el tren.

Ustedes han tirado tres proyectos, tres proyectos informativos. Nosotros vamos a sacar el proyecto de ejecución, veremos quién lo licita, si lo licitamos nosotros, lo licitará otra gente o si no se licita, pero lo cierto es que se tiene que licitar contra una partida presupuestaria detrás. No es que nosotros no queramos hacerlo, pero no vamos a licitar sin dinero detrás porque la ley lo prohíbe, si no hay un certificado de existencia de crédito no podemos licitarlo.

Entonces, yo les pido a ustedes que nos ayuden, con el Gobierno de la Nación que nos ayuden a conseguir la financiación para estos tres corredores que están en marcha. ¡Ayúdenos, dejen de utilizar el tren como un ariete contra el Gobierno! Vayamos juntos de la mano a conseguir un tren y lo inauguraremos nosotros, o lo inaugurarán ustedes, pero el tren será de todos los mallorquines, de todos los ciudadanos de las Islas Baleares.

En cuanto al tema..., me ha preguntado también por el parking. Mire, lo que nosotros hemos estado pensando es... hay dos alternativas: como lo tenemos, que lo hemos limpiado después de recibir centenares de quejas de los vecinos, de que allí hubiese tráfico de drogas, indigencia, -indigencia que no es el ferrocarril la administración adecuada para tratar a los indigentes-, hay servicios sociales que son su competencia, el ferrocarril tiene que velar por su superficie. Había prostitución, incluso de las menores tuteladas, consta en los autos, en esa explanada. Inseguridad ciudadana. O podemos recuperar esa superficie para la ciudad, por ejemplo, ampliando el Parque de las Estaciones a la superficie máxima y haciendo un parking subterráneo que no cueste un solo euro al ciudadano, porque lo sacaríamos en régimen de concesión, o sea, que sea un contratista el que se juegue el dinero y el que haga la obra. Nosotros, entretanto, recuperamos la superficie para la ciudad, para los ciudadanos, y dentro de equis años este parking lo recuperará el ciudadano. Eso sí, nos reservamos una planta para, por lo menos, intentar figuras novedosas del transporte público que fomenten la intermodalidad. Alguien que viva lejos del centro de Palma y que no tenga una conexión adecuada del transporte público, pues que pueda dejar su coche ahí, irse a trabajar a Inca, a Sa Pobla, a Manacor o a Llubí, y poder hacer esta operación de tren + coche. Esto es lo que nosotros estamos intentando, con un coste de cero euros, porque nosotros no estamos para hacer parkings, estamos para buscar una solución y sacar una rentabilidad a este espacio que es público.

Y lo vamos a poner a disposición del Ayuntamiento de Palma. Con el Ayuntamiento de Palma hemos tenido una serie de conversaciones informales con ellos, y nos está diciendo que a lo mejor sería muy importante y muy interesante para la ciudad encontrar una solución para el transporte discrecional, que se está yendo del Paseo Marítimo, porque la Autoridad Portuaria considera que no es adecuado. Oiga, nosotros estamos para arreglar problemas, si allí es un sitio adecuado para el transporte discrecional, lo ponemos a disposición. Esto

es un terreno público y queremos, eso sí, si es un terreno que procede de Movilidad, destinarlo a movilidad preferiblemente.

Me ha hablado usted de Manacor-Artà y del cierre de las obras de Manacor-Artà y del convenio ferroviario. Mire, Sr. Fernández, el convenio ferroviario decía, son 448 millones, que, previamente, tiene que haber pagado la comunidad autónoma, en un plazo determinado. ¿Sabe usted cuántos millones pagó la comunidad autónoma? 23. ¿Sabe cuántos meses hacía que no se pagaba una sola factura, cuando yo llegué a Serveis Ferroviaris? 16. ¿Sabe usted cuánta gente arruinó Serveis Ferroviaris, encargando trabajos que después no podía pagar? Y, efectivamente, esto es lo que me encontré en 2011 y es lo que no me he encontrado ahora. Lo que me he encontrado ahora es lo que se espera encontrar, pues como yo dejé Serveis Ferroviaris, yo dejé 9 millones de euros en caja, proyectos: el Parc BIT?

Es que, vamos a ver, estamos hablando de trenes, no podemos hacer un tren a Málaga, no, o sea, nosotros podemos crecer en proyectos que están tasados. O sea, desde Plaza España ¿a dónde nos vamos? Pues tenemos que irnos o a recuperar las antiguas líneas, los trazados históricos que existían, que todavía conservamos el terreno, o modernizarlas, porque el tren histórico era un tren cuya principal función no era el transporte de viajeros, era el transporte de mercancías.

¿Ustedes han hablado claro, por ejemplo, de Manacor a Artà? ¿Ustedes saben que en el trazado que están buscando en Manacor-Artà exigen la pervivencia de la vía verde? O sea, se trata de hacer un trazado nuevo. ¿Saben ustedes que el estudio de demanda de Manacor-Artà sale porque el trazado va por Porto Cristo? ¿Quieren Manacor-Artà, con la pervivencia de la antigua línea verde, o por encima de la línea verde? Esto es muy bonito aquí soltar frases demagógicas y haciendo política barata con el tren, sin definirse.

Entonces, ¿nosotros qué queremos hacer? ¿Qué quiere hacer el gobierno que me ha nombrado? El gobierno que me ha nombrado es un gobierno que cree en el ferrocarril, pero no vamos a iniciar unas obras si no están debidamente financiadas. Nosotros vamos avanzando pasos, porque, desgraciadamente, los pasos requieren muchos años, muchos años que no nos hemos inventado nosotros y nosotros no hemos parado ni un solo minuto nada, y lo licitaremos cuando podamos, pero siempre con un presupuesto detrás. ¿Cómo quiere usted pagar, una comunidad tan pequeña como la nuestra, unas obras ferroviarias que se van por encima de los...? Necesitamos un convenio ferroviario, y le emplazo, Sr. Fernández, ayúdenos, vamos a ver al Sr. Óscar Puente y que nos dé lo que nos corresponde.

Gracias a la investidura, (...) los medios de comunicación, un medio con tanta credibilidad como el que usted me acaba de decir, el *Diario.es*, son 20.000 millones de euros que dan anualmente a Cataluña. Denos 400 cada año, 4 o 5 años, tendremos todos estos trenes -tendremos todos estos trenes-, y los operaremos fenomenalmente, gracias a nuestro personal y estaremos encantados.

Porque, mire, Sr. Fernández, yo soy una persona que me gusta mucho el ferrocarril, creo en el ferrocarril y soy un *freaky*

de los ferrocarriles, se lo pueden decir las asociaciones de trenes, de amantes del ferrocarril, amigos del ferrocarril, vaporistas, la Fundación Ferrocarril, todos estos se lo pueden decir, a mi me encanta, disfruto, si puedo hacer un viaje lo hago en tren, soy usuario habitual del tren. Yo pondría trenes por todo, por todo pondría trenes, me encantan los trenes, y opino que es el transporte del futuro. Y mi opinión personal y yo soy solo el gerente, insisto, soy el escalón más bajo político de la conselleria, mi opinión es que habría que destinar todo el presupuesto del gobierno a poner trenes.

Pero, en fin, gracias a dios, hay una presidenta y un gobierno que distribuirán más correctamente que lo que haría yo, el presupuesto de nuestros ciudadanos.

En cuanto a, por ejemplo, usted me ha dicho proyectos. Es ¿qué decirle? Es que ¿qué proyecto quiere que hagamos que no...? Es que los proyectos que están tramitados en estos momentos son los mismos proyectos que llevan diseñados desde el Plan Directorial Sectorial de Transportes del año 1996. Desde el año 1996 los proyectos siguen siendo los mismos, ¿qué quiere que hagamos un tren a Pernambuco? No, no puede salir, tenemos que hacer un tren donde lo podamos hacer y donde sea útil a nuestros ciudadanos.

Miren, un tren -un tren-, cualquier tren, lleva tantos pasajeros como 5 autobuses, o sea, un tren son 5 autobuses. Ustedes imagínense un tren y son 5 autobuses, entonces, ¿cuál es mi opinión personal? Pues que el tren tiene que ser más necesario donde más servicio social haga, donde más capacidad de transporte tenga, donde más gente puede llevar. Entonces, yo tengo mi opinión, pero yo no decido.

Y en cuanto a los famosos *twitts*, mire, yo reconozco lo siguiente, era el día de la investidura de Pedro Sánchez, estaba..., yo era uno de los millones de ciudadanos indignados por el cambio de opinión, seré sincero, de Pedro Sánchez, en cuanto a que lo que no era constitucional el día antes de las elecciones, lo era el día después. Mire, no voy a decir nada más que lo que dijo mi consellera, me equivoqué en cuanto a la fórmula de expresar, no estaba en mi intención ofender a las mujeres del PSOE, ¡sí estaba en mi intención en aquel momento ofender a los diputados, en general, diputados y diputadas del PSOE, que en aquel momento yo opinaba que no estaban ejerciendo dignamente su cargo!

Si fuera hoy no lo habría hecho -no lo habría hecho-, pero ahí está, hecho está, y mire, no soy el único que se equivoca con *twitts*. Tengo aquí unos cuantos más, de compañeros suyos de partido, no sé, Agrupación Socialista de Felanitx: “*No eres más tonta, porque no te han dejado, señora, más tonta, das pena y necesitas un buen polvo.*” U otros, o sea, todos nos calentamos la boca en Twitter, yo lo que aprendí es que no hay que... hay que ser más prudentes con el Twitter, pero ese día, era un día especial. Y yo les ruego comprensión, me calenté, no fue lo más adecuado, pero lo que hicieron, o sea, no se puede decir una cosa un día, votar y decir radicalmente la contraria a la otra. Y esto no me lo va a quitar.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Gracias, Sr. Orta. En torn de rèplica, Sr. Fernández, té cinc minuts.

EL SR. FERNÁNDEZ I LOMBARDO:

Moltes gràcies, Sr. President. Gràcies, Sr. Orta, per les seves respostes, hi ha unes qüestions concretes que no m'ha pogut contestar, no sé si en el següent torn d'intervenció que té el Sr. Orta és limitat o no, o si em pot contestar o no, sinó li farem altres preguntes escrites.

Respecte les declaracions a les xarxes socials i les manifestacions, per a mi és un exemple a no seguir, de forma rotunda. I seguint el que vostè acaba de dir ara mateix, ho entendre, ho comprendrà, si vostè va dir que es va equivocar. Diu: *"El tren no es un motivo para hacer política"*. Idò digui-ho als seus companys! que han estat a l'oposició durant vuit anys, pot revisar els *Diaris de Sessions*, les intervencions, les entrevistes, piulades a les xarxes socials, com els seus companys, legítimament, quan eren a l'oposició i feien la seva tasca d'oposició, criticaven o posaven en valor..., bé, això mai, però criticaven totes les accions del govern progressista i posaven damunt la taula les seves polítiques. És que aquí venim a fer política.

Vostè pot pensar que no pot, vostè pot pensar si açò és fer partidisme o no, però açò és una altra qüestió, però nosaltres aquí venim a fer política. I per a nosaltres la política del tren, la política de la mobilitat sostenible és imprescindible. A més, vostè ho ha dit que té un caire social el tren. Evidentment, és clar que sí, perquè jo vull que qualsevol persona, independentment dels seus recursos econòmics, tenguí dret a una mobilitat a l'illa de Mallorca i al conjunt de la comunitat autònoma, evidentment, però crec que hem de ser seriosos quan venim aquí a la seu parlamentària a parlar, en fi, d'aquestes qüestions.

Parlava del tren de Llevant, nosaltres vàrem deixar una partida de 30 milions d'euros, que vostès han decidit renunciar-hi. Parlava, per cert, de la via verda, parlava dels pressuposts de la comunitat autònoma. Nosaltres vàrem proposar deixar 30 milions d'euros per fer el tram urbà del tren de Manacor per a la línia que connecta amb Artà, vostès han decidit renunciar-hi. Vostè posava ara damunt la taula la conflictivitat amb el tema de la via verda, vostè va provocar aquesta via verda quan va aturar les obres a la legislatura del Sr. José Ramón Bauzá, crec que era vostè el gerent de Serveis Ferroviaris de Mallorca, o tampoc no és cert això, també és mentida?

Respecte del finançament del Govern d'Espanya. Miri, li vaig dir a la Sra. Vidal i el meu company Marc Pons li va dir talment: ens trobaran al costat per demanar el finançament que toca al Govern d'Espanya. Així com vostès no varen moure un dit per la gratuïtat en el transport públic perquè el tenguéssim a l'any 2024 i ho vàrem haver de fer nosaltres, també hi serem aquí, Sr. Orta, vull dir... aquí no ens trobarà, vaja.

Quant a..., li podria llegir tots els projectes nostres i discutir-li si és del Pla director sectorial dels anys noranta, si són projectes que es varen iniciar a l'any 2015, si hi ha uns

projectes fantasmes que nosaltres vàrem heretar, que tenc una llista aquí prou llarga d'aquests projectes, però no entraré en això. Però sí en algunes qüestions més concretes.

Respecte de l'aparcament de Serveis Ferroviaris de Mallorca, perquè ens han demanat que li demanem concretament en aquest espai, jo estic d'acord que s'aprofiti l'espai públic, és clar que sí. Ara, jo li he demanat, han parlat amb l'Ajuntament de Palma, amb els residents, amb qui han parlat? Saben que tenen, per exemple, un aparcament de l'SMAP davant, de rotació, 24 hores? ¿Què dilluns passat, que era un dia de pluja a Palma, on se suposa que hi pot haver més concentració de cotxes, o així està estudiat, no estava complet? Han pensat que també hi ha zona blava? És a dir, és necessari això? Quin tant per cent d'aquests aparcaments seran de rotació, quin tant per cent seran per als residents? En definitiva, alguna cosa concreta, concreta.

És clar, és que amb el que ens topam avui és que vostè fa voltes al mateix, però jo crec que la meua pregunta era lògica, Sr. Orta, és a dir, jo li deman pel projecte a curt, mitjà i a llarg termini que té el seu govern respecte de Serveis Ferroviaris de Mallorca. Jo crec que és una qüestió legítima, perquè el que hem trobat... i per això nosaltres vàrem demanar aquesta compareixença, en bona part, perquè la consellera Vidal encara no ha estat capaça de fer-ho, de concretar absolutament res.

I respecte de la següent qüestió, li agraeisc que digui que es va equivocar, no ha dit, supòs que no..., no..., ha dit que no demana disculpes, no sé si perquè se n'ha oblidat o perquè considera que no les ha de demanar. Jo crec, Sr. Orta, que això no és un fet aïllat del Govern. I jo entenc que vostè digui que no vol assumir cap responsabilitat ni una o que vostè digui: escolti, per què he d'assumir cap responsabilitat?, si -vostè diu-, si tenim un vicepresident del Govern que ha contractat un presumpte agressor sexual, com a gerent, i no ha assumit cap responsabilitat pública, per què l'he d'assumir jo fent piulades? Jo ho entenc. El problema, Sr. Orta, és que vostè té companyes també al seu govern i el problema és que vostè, com a responsable públic, dóna una imatge de la institució, i això no ho hem de perdre de vista mai.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Fernández. Sr. Orta, *tiene la palabra*.

EL SR. DIRECTOR GERENT DE SERVEIS FERROVIARIS DE MALLORCA (José Ramón Orta i Rotger):

Muchas gracias, Sr. Presidente. Empezaré por el final, por el tema de que..., por el principio que me ha dicho usted y por el final.

Yo no quise ofender personalmente a nadie, pero sí quería reprochar un comportamiento desleal con el electorado, y esto es lo que hice. Mi conselleria ya se pronunció al respecto, no soy yo quien para atacar a mi..., para atacar no, para decir cosas diferentes a lo que dijo mi consellera.

En segundo lugar, el tema..., a vueltas con el tema del parking. Hemos hablado con el Ayuntamiento de Palma, cualquier solución es mejor que lo que hay ahora, cualquiera, y si encima podemos conseguir una que no le cueste dinero al ciudadano, que rentabilicemos la superficie y que nos permita trabajar en la intermodalidad... Lo que hemos hecho en Serveis Ferroviaris ha sido lanzar un estudio de viabilidad, que es lo que nos marca la ley, y después el estudio de viabilidad ya lo pactaremos con el Ayuntamiento de Palma y veremos a ver, con la licitación pública, qué es lo que sale y cómo lo hacemos. Pero tenerlo como lo tenemos ahora eso sí que es una pérdida de tiempo, de espacio y de rentabilidad social.

En cuanto..., ¡ah!, usted me dice que no le he contestado, y yo creo que le he contestado, es decir, proyectos ferroviarios: es que no podemos irnos a Santiago de Chile en tren, podemos irnos a Lluçmajor, al aeropuerto, a Manacor, a Artà o al Puerto de Alcúdia, pero no podemos hacer un tranvía a la luna. Es decir, los proyectos son los mismos desde el año 1996 y, desgraciadamente, desde el año 1996 hasta ahora no se han cambiado, y solamente se han ejecutado los que ejecutó Jaime Matas, a Manacor y a Sa Pobla. Y ahora hacemos este quilómetro y medio nuevo del Parc Bit, que se empezó a tramitación en el año 2014, lo puedo acreditar perfectamente, un proyecto realizado por la empresa IDOM, que fue un proyecto que se iba a ejecutar hasta que Parc Bit decidió, pidió un cambio de proyecto para que acabase en donde acaba ahora, en el parking, porque se prevé que el futuro desarrollo del Parc Bit sitúe la estación en el centro. Entonces, esta es la modificación sobre la línea, el Parc Bit va a tener forma de u y se pretende que la estación de metro esté justo en el centro para dar el mayor acceso a todo el mundo. Pero el proyecto inicial, perdóneme, lo encargué yo, yo mismo, ¡eh!, y dejé 9 millones en caja para hacerlo, por cierto.

No sé qué más me ha preguntado. La pasarela de Can Foradí. Pues en Can Foradí SFM no tiene previsto hacer ningún paso subterráneo, SFM tiene 29 pasos a nivel pendientes de cerrar a día de hoy, 29 pasos a nivel que son un problema ferroviario de seguridad mayor que la pasarela de Can Foradí.

La competencia, la competencia de hacer un paso inferior no es de SFM, nosotros el paso de Can Foradí, ferroviariamente, está solucionado. Otra cosa es que el Ayuntamiento de Palma durante estos años no haya podido mantener adecuadamente los ascensores, pero fue una solución que en su día se pactó, que en su día se efectuó y la obra se hizo a través de un convenio. Entonces, no veo..., para mí es mucho más urgente cerrar un paso de nivel que está abierto y que provoca problemas de seguridad que uno que ya está cerrado.

¿Por que motivo si no el ferrocarril tendría que actuar, no sé, en una fuga de EMAYA en Son Rapinya? ¡Pues que lo arregle el tren! No, que lo arregle la administración competente, nosotros operamos trenes y queremos operarlos con seguridad.

Y después no sé qué más..., no, no, no sé si me ha preguntado algo más.

(Se sent una veu de fons inintel·ligible)

No, pero si me refresca, es que a lo mejor no he tomado nota.

(Se sent de fons el Sr. Fernández i Lombardo de manera inintel·ligible)

La previsión de personal es: vamos a cubrir todas las plazas previstas en las oposiciones de 2021, 2022, 2023 y 2024, todas en la misma convocatoria, es lo que vamos a intentar, de tal modo que podamos suplir la brutal falta de personal que tenemos en SFM.

Mire, yo le voy contar para el conocimiento de la sala, para el conocimiento de todos los diputados de esta sala, voy a decir el caso de un ingeniero que tenemos en SFM, un ingeniero que, para mí, es el más imprescindible -el más imprescindible-, de todo Servicios Ferroviarios, no sé, creo que no procede decir el nombre, es el ingeniero responsable del material móvil. Es imprescindible, imprescindible completamente, en una época en la que se está ultimando o se está preparando un nuevo pliego de condiciones, porque el contrato de mantenimiento de trenes vence el año que viene en marzo, lo estamos preparando ya porque las dificultades en licitación pues son ostentosas; o sea, es muy difícil licitar y para un contrato de esta envergadura, pues, necesitamos un año para tramitarlo. Pero no es por culpa nuestra, es que cualquiera..., cualquier proyecto tarda en tramitarse así, y ya lo tardaron ustedes el mismo caso. Entonces, como es una promesa electoral que adquirió el Partido Popular, de mejorar el contrato de material móvil, pues vamos a potenciar este contrato de mantenimiento. Bueno, pues este señor, este ingeniero que estaba al frente de este contrato, de esta redacción, y que es el que se encarga de certificar que el material móvil que se halla en la vía esté en condiciones, pues ese señor ha ganado plaza de maquinista, se presentó al proceso de selección, siendo fijo, ingeniero fijo de SFM, ingeniero mecánico de SFM, se presentó a maquinista ¿por qué? Porque un maquinista gana 8.000 euros más, de buenas a primeras, que un ingeniero. Y porque un maquinista tiene la responsabilidad de llevar un tren. Y este ingeniero no sabe a día de hoy, si va a venir de maquinista, si se va a quedar de ingeniero o se va a ir a su plaza de maquinista.

Fíjense ustedes en los problemas que hay en SFM. Y en SFM ¿por qué teníamos estas dificultades? Ya las tenían ustedes, ustedes tenían esta plaza cubierta con un interino, pues porque en estos momentos la administración ya no resulta competitiva en cuanto a sueldos con la empresa privada, cualquier ingeniero gana más en una empresa privada que en la administración. Antes trabajar en el tren era una delicia, ahora ya la gente, los jóvenes no quieren venir, no quieren venir, nos quedan las plazas sin cubrir. Fíjense ustedes que en el proceso de selección -que hicieron ustedes-, en SFM salían 32 plazas de maquinista, se cubrieron 14. ¿Saben ustedes cuánta gente se presentó para 32 plazas? 60 personas, cuando en cualquier oposición se presentan barbaridades. Y, además, una oposición en que el maquinista sale cobrando 50.000 euros, que no es una oposición mal pagada; pero, eso sí, hay que levantarse muchos días a las cuatro y media de la mañana, para estar a las seis, tiene sus ciertas incomodidades.

Pero, bueno, esto es lo que nos está pasando en estos momentos, tenemos dificultades para captar gente, no basta con

sacar las oposiciones. Por eso, nosotros haremos una campaña de difusión para que la gente concurra a los procesos de selección, porque lo que no es normal es que para una plaza de 32 maquinistas, se presenten 60 personas, no es normal, en cualquier oposición a cualquier ministerio o a cualquier administración se presenta más gente. Son circunstancias de los tiempos modernos que no sabemos muy bien cómo enfrentarlas, pero esta es la pura verdad.

Y en cuanto a la anterior gerencia, así como crítico fuertemente a la anterior gerencia conjunta de PSOE y PSM que hubo, cuando yo llegué en 2011, porque... limpieza sin licitar, combustible sin licitar, electricidad sin licitar, todo manga por hombro. En esta legislatura, no me oirán nunca criticar al anterior gerente, de hecho, le he invitado a las inauguraciones que se han producido, se lo puede decir, llámeme a Mateu Capellà, le he invitado porque es justo reconocerlo, le he invitado, justo es reconocerlo. Este hombre hizo lo que pudo.

E insisto, ustedes están aquí para hacer política, pero el ferrocarril es una cosa de todos, y me gustaría mucho, como amante del ferrocarril que soy, que todo el mundo visitara el ferrocarril y mirara por el ferrocarril, porque el ferrocarril es de todos.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Orta. Passam al Grup Parlamentari VOX, té la paraula la diputada Idoia Ribas, per un temps de deu minuts.

LA SRA. RIBAS I MARINO:

Gracias, presidente. Buenas tardes a todos los asistentes a esta Comisión de Ordenación del Territorio, Vivienda, Movilidad, Mar y Ciclo del Agua, hoy con la comparecencia del Sr. Orta, muy buenas tardes, Sr. Orta, bienvenido a este Parlamento.

Es para mi una satisfacción, comprobar como personas de reconocido prestigio profesional, como es el caso del Sr. Orta, con una brillante trayectoria en el sector privado, como profesional liberal, dedicado a la abogacía desde hace más de 30 años y con un currículum que acredita su amplia capacidad para el ejercicio del cargo público que ostenta, con experiencia más que sobrada en la gestión de servicios públicos, continúan dispuestos a contribuir, con su dedicación y su esfuerzo, a mejorar la vida de los ciudadanos con una vocación de servicio público admirable.

Como digo, ese el caso del Sr. Orta, a quien agradezco que esté hoy aquí, por darme la oportunidad de poder obtener información de primera mano, acerca de su gestión al frente de los Servicios Ferroviarios de Mallorca, labor que me consta que está desempeñando con una gran profesionalidad y con la soltura que corresponde a quien ya presenta experiencia anterior en la gestión de este servicio durante los años 2011 a 2015.

Dada su dilatada trayectoria profesional y su acreditada experiencia, confío en que durante esta legislatura, en Servicios

Ferroviarios de Mallorca notarán mejoras importantes, gracias a la gestión que está llevando a cabo el Sr. Orta al frente del servicio y todo su equipo, que imagino que le acompaña, a quien también doy la bienvenida.

Me consta su empeño firme en maximizar la eficiencia del servicio, para conseguir un transporte colectivo de calidad y que pueda ser una alternativa útil para todos aquellos ciudadanos de Baleares que deseen desplazarse, utilizando los medios públicos que este gobierno autonómico pone a su alcance. Para ello es importante avanzar en todos los aspectos que fueron descuidados durante la anterior etapa del gobierno de izquierdas, donde los ciudadanos de estas islas padecemos el caos circulatorio, provocado adrede desde el mismo gobierno autonómico, para dificultar al máximo a los ciudadanos el uso del coche particular, mientras no se ofrecían alternativas eficaces para el necesario desplazamiento de la población.

No se rían tanto, hay quien se ríe, pero, Sr. Orta, yo quiero recordar aquí la implantación del carril VAO; bueno, la reducción de la velocidad en la vía de cintura, hasta límites ridículos para una vía de cintura; y otra serie de medidas que se fueron adoptando, con la única intención simplemente de dificultar la circulación de los vehículos particulares. Pero, desgraciadamente, sin ofrecer alternativas reales para las personas que necesitan diariamente desplazarse para realizar su vida.

Una población cuyas preocupaciones sobre el Servicio Ferroviario de Mallorca distan mucho del motivo que han alegado los diputados del PSOE que han solicitado su comparecencia, ciertamente, la seguridad del transporte público es primordial y, por tanto, es muy acertada la visión del Sr. Orta y su empeño en mejorar la seguridad de los trenes, tal y como nos ha manifestado en su primera intervención en esta comparecencia.

También es importante seguir avanzando en la consolidación de este modelo de transporte y para ello se requiere ampliar las frecuencias y también alargar los horarios en los que se presta el servicio. Y más, siendo ésta una de las principales demandas de los usuarios del Servicio Ferroviario.

Todo ello es lo que procede tratar en esta comparecencia, porque es lo que va a redundar en beneficio de los ciudadanos.

No comparto en absoluto el motivo de la comparecencia alegado por los grupos que la han solicitado, es más, considero que las burdas acusaciones de las que ha sido objeto el Sr. Orta, por reproducir opiniones o noticias en sus redes sociales, no tienen ningún fundamento, y más tratándose de imágenes que lo que hacen no es más que parodiar la recurrente afición de determinados dirigentes, o ex-dirigentes del Partido Socialista, de frecuentar burdeles, como hemos podido comprobar todos los españoles, por las noticias publicadas en numerosos medios de comunicación.

Por tanto, no entiendo..., bueno, entiendo, sí que entiendo, entiendo que a algunos diputados de este Parlamento les pueda molestar que cualquier ciudadano parodie con muñecas hinchables la afición de contratar prostitutas en determinados dirigentes de su partido, es decir, del Partido Socialista. Pero lo

razonable, no es ahogar sus frustraciones señalando a quienes lo evidencian, si no les gusta que les identifiquen con una organización machista, dirigida por puteros, como el exdiputado Bernardo Fuentes Curbelo, más conocido como "Tito Berni", o como los tristemente famosos prostíbulos de los ERE de Andalucía, lo que pueden hacer es darse de baja de su partido, o bien pedir públicamente responsabilidades a sus dirigentes, pero no al resto.

Dicho esto, y aprovechando que tenemos el privilegio de poder preguntar directamente al director gerente de los Servicios Ferroviarios de Mallorca, acabaré este turno de intervención, pues si nos puede usted, Sr. Orta, ampliar la información de la que disponemos sobre las actuaciones que piensa llevar a cabo para mejorar el servicio ferroviario en materia de seguridad, de ampliación de frecuencias y de ampliación horaria, en su caso, porque sin duda esas cuestiones son las que sí preocupan a la ciudadanía, esa sí es la misión del servicio que usted dirige, y de esta forma podremos ofrecer algo útil y sacar algún provecho de esta comparecencia que redunde en el beneficio de los ciudadanos, y no en la pataleta de un grupo político al que le obsesiona intentar tapar sus vergüenzas, desviando la atención mediante acusaciones infundadas hacia personas que son totalmente ajenas a las miserias morales que arrastran los dirigentes del PSOE y que, de tanto en tanto, se destapan y quedan al descubierto en los medios de comunicación, para mayor indignación de todos los españoles, incluidos, por supuesto, los ciudadanos de estas islas.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Gracias, Sra. Ribas. Sr. Orta, si quiere contestar.

EL SR. DIRECTOR GERENT DE SERVEIS FERROVIARIS DE MALLORCA (José Ramón Orta i Rotger):

Muchas gracias, Sr. Presidente. Muchas gracias, Sra. Ribas. Lo mismo que ha dicho usted de mí, en mi caso inmerecidamente, pero lo puedo decir yo de usted, usted es una diputada que puede vivir perfectamente fuera de esta cámara, usted no necesita..., yo la conozco a usted de los juzgados y de los tribunales, no la conozco de aquí, con lo cual... de vernos y debatirnos el cobre en la sala, pues entonces de eso sí que nos conocemos y, bueno, sería bueno que la gente que se dedicara a la política tuviera un sitio donde volver...

(Rialles de l'intervinent)

..., quiero decir que esto... porque la política no es para siempre. Pero, en fin.

Dicho lo cual, efectivamente, tal como indica el programa electoral de mi partido, la principal prioridad de nuestro gobierno es la seguridad ferroviaria. Entonces, en el programa electoral figuraba tanto el tema de la mejora de la seguridad de los convoyes que, insistimos, como todo esto se presta mediante gestión indirecta a través de contratación, pues estamos redactando un nuevo pliego de condiciones ampliado, que estará dotado presupuestariamente con una mejora

sustancial de presupuesto, mejora sustancial de medios que nos permitirá tener más trenes en la vía, que nos permitirá tener un mejor mantenimiento preventivo y un mejor mantenimiento correctivo, como la implantación progresiva del sistema ERTMS, que nos pondrá en una situación puntera en España en cuanto a la seguridad ferroviaria.

Eso será puntero, o sea, hay cinco niveles de ERTMS, nosotros estaremos en el 3, el 3 es el más alto para los ferrocarriles convencionales, los otros son para AVE. Entonces, en este nivel nosotros pensamos que la seguridad, que nunca es suficiente, más el programa que tenemos en marcha de cierre de pasos a nivel, en estos momentos tenemos en proceso de licitación un cierre de un paso a nivel y dos en proceso de redacción de proyecto de dos pasos a nivel más, con lo cual en lugar de 29 pasos a nivel ya tendremos 26. Si podemos arreglarlo antes de final de año, podremos cerrar otro más. El año que viene, 3 o 4 pasos a nivel más.

El objetivo es que si siempre se hubiera hecho lo mismo, no tendríamos pasos a nivel ya en nuestra línea. El paso a nivel es el sitio donde más accidentes ferroviarios se producen, entonces, si cerramos los pasos a nivel eliminamos este riesgo para nuestros usuarios.

Y esto es básicamente, Sra. Ribas, lo que yo le puedo certificar.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Gracias, Sr. Orta. Sra. Ribas, si quiere contestar...

LA SRA. RIBAS I MARINO:

Pues, muchas gracias por sus aclaraciones, por haber comparecido en este parlamento, y no haré más uso del turno.

Gracias, presidente.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sra. Ribas. Sr. Orta... De acuerdo, pues entonces continuamos...

EL SR. DIRECTOR GERENT DE SERVEIS FERROVIARIS DE MALLORCA (José Ramón Orta i Rotger):

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Ara toca el torn del Grup Parlamentari MÉS per Mallorca, té la paraula el diputat Ferran Rosa, per un temps de deu minuts.

EL SR. ROSA I GASPAR:

Moltes gràcies, Sr. President, i moltes gràcies, Sr. Orta, per comparèixer aquí. Vostè va ser en el passat gerent de Serveis Ferroviaris de Mallorca i se'l coneix per diverses qüestions,

entre altres coses com per una caiguda sostinguda de la despesa en personal, a principis de la legislatura del 2011 va començar amb una despesa de 13,8 milions d'euros anuals en capítol 1 i la va acabar en 10,6 milions d'euros. L'herència del Partit Popular, l'herència del Sr. Matas de la qual vostè parlava és, precisament, un dels principals motius pels quals vostè va haver de fer front a unes dificultats específiques a SFM, vull dir, va haver de fer front a uns Serveis Ferroviaris de Mallorca especialment endeutats, entre altres coses, per unes inversions completament innecessàries amb el soterrament del metro..., amb el soterrament de les vies i amb un metro que en aquell moment era un litre.

I vostè es va caracteritzar per una gestió del personal que no estava clarament a l'alçada de les necessitats de l'època, que els ciutadans en aquell moment ja demanaven el transport públic i que difícilment s'ha anat recuperant la inversió en personal, de fet, a dia d'avui, la inversió en capítol 1 encara no ha arribat a superar la del 2011. Per tant, estam encara amb marge de millora.

En aquest sentit, a mi em preocupa, no tant... més enllà de les seves publicacions que faci per xarxes socials que, efectivament, jo crec que són realment qüestionables i que, a més a més, com deia el Sr. Fernández, ens interpel·len a tots perquè crec que en l'exercici del poder tots hem d'estar a l'alçada precisament del càrrec que ostentam cadascun de nosaltres, estic content, celebr que vostè digui que es va equivocar, crec que l'honra, com a mínim, que faci aquesta passa. A mi el que em preocupa és quina gestió farà dels Serveis Ferroviaris de Mallorca, és a dir, vostè ha parlat d'una sèrie de qüestions que crec que són importants. Però, és clar, vostè diu: *no se ha hecho nada en 20 años, no se ha puesto un metro de línea más que los que hizo Jaume Matas*.

És clar, vostè va ser el gerent de Serveis Ferroviaris de Mallorca que va aturar les obres quan estaven pràcticament executades a Artà. Vull dir, i això... si no es varen posar aquests metres de via, entre d'altres coses, és perquè vostè va fer aquesta gestió de Serveis Ferroviaris de Mallorca; de fet, va invertir 2 milions d'euros en una empresa que tenia unes mancances importants econòmiques, va invertir 2 milions d'euros en fer una via verda -en fer una via verda-, 5 milions d'euros?, millor m'ho posa. És clar, això denota quines són les prioritats o quines eren les prioritats.

Jo celebr de totes formes que vostè sigui un..., com ha dit vostè, un *freaky* dels trens i que sigui una persona convençuda de la necessitat d'ampliar la xarxa de ferrocarril, crec que és un avanç, estic content i hem de celebrar entre tots que, bé, que hi hagi almanco un consens en això, que tots els grups volem més tren. Per tant, és una passa endavant.

I la qüestió que li he de fer és, concretament: com vol fer aquesta arribada de nous trens? Hi ha una sèrie de projectes que ja s'han trobat en marxa, però, a curt termini, vostè té unes mancances molt fortes de personal i les úniques maneres de suplir les millores de les freqüències i les millores dels serveis és a través d'hores extra. Vostè parla de la seguretat de la xarxa, però les hores extra també van en contra de la seguretat de la xarxa. I, per tant, jo li he de demanar: quan pensa convocar aquestes oposicions de les quals vostè parla? És una cosa..., és

una feina que ja l'ha iniciada, la pensa iniciar abans de partir de vacances a l'estiu? La veurem abans de final d'enguany? Quin calendari en fa vostè?

I li ho dic perquè a mi em preocupa precisament, i aquesta és una de les qüestions que nosaltres varem introduir en els pressuposts de la comunitat autònoma, una esmena de 2 milions d'euros per augmentar el personal de Serveis Ferroviaris de Mallorca, que amb l'excusa de la taxa de reposició, que jo entenc que genera unes dificultats, però és que quan parlem de nous serveis la taxa de reposició no s'aplica, Sr. Orta, s'aplica per als serveis que es presten, però per a tots els nous serveis no s'aplica. Per tant, en aquest sentit, a mi em preocupa, perquè quan parlem d'ampliar, de crear nous serveis els vespres, els caps de setmanes amb nous horaris, aquí no s'aplica la taxa de reposició, Sr. Orta.

Per tant, que vostès haguessin renunciat a la possibilitat almanco de disposar dels fons per a 25 nous maquinistes, per a 13 nous gestors d'estació, per a interventors, administratius, etc., a mi em preocupa, perquè em denota que una cosa són les paraules i l'altra cosa són els fets i, per tant, si no està pressupostat, difícilment es podrà ampliar aquest personal.

En segon lloc, tema dels horaris. Vostè ha dit que voldrà o que vol reconfigurar en la mesura que pugui els horaris, i jo entenc les dificultats perquè hi ha..., tampoc no té tant de marge de maniobra, però, concretament, quan pensa tirar endavant la modificació d'aquests horaris? Quina tipologia de..., ha dit, ha parlat d'allargar-ho els vespres, no ha dit res d'ampliar-ho o començar abans els matins, és una de les qüestions que pensa tirar endavant? Si és que sí, quan?

Demandes de municipis molt concrets, com puguin ser Manacor i Sa Pobla, li demanen semidirectes precisament perquè el primer tren de Manacor pugui arribar i la gent que ve des de Manacor pugui entrar a fer feina a les vuit del matí, que no sempre ho pot fer, o a les set i mitja. Per tant, jo li deman si és una de les qüestions que pensa tirar endavant.

De la mateixa manera els trens nocturns, de caps de setmana, va ser una experiència que va funcionar molt bé quan es va posar en marxa abans de la pandèmia i després de la pandèmia no es va tornar a recuperar pus. Per tant, jo li deman si és una de les qüestions que pensa tirar endavant aquesta legislatura. I si és que sí, quan, si serà enguany, serà l'any que ve, serà... depèn de si funciona o va bé la captació de personal a través de les oposicions? Aquest tipus de qüestions jo agrairia que ens les poguessin aclarir, més que res perquè també la ciutadania, que espera aquest tipus de millores, i que vostè ha dit que les espera, com a mínim, crec que estarà més tranquil·la de saber, no, ara mateix no es pot i hauré d'esperar sis mesos que llancem les oposicions, o haurà d'esperar un any, o haurà..., com a mínim, i jo li dic, també amb l'afany propi com a diputat de no exigir-li coses que vostè em diu d'aquí un any. I si vostè em diu, d'aquí un any estarà en marxa, ja no li torn demanar pus fins d'aquí a un any. Ara, com a mínim, faci'ns un calendari, perquè precisament la gestió pública va d'això.

Passos a nivell. Vostè ha dit que volen millorar la qüestió dels passos a nivell. Ara, m'agradaria saber quin és l'objectiu de legislatura que tenen, si l'objectiu de legislatura és acabar amb

els passos a nivell. Vostè diu, enguany en tendrem tres manco i, per tant, ens quedaran 26 i, tant de bo! en sigui un manco, i en tenguem 25. Els 25 aquests, els volem acabar aquesta legislatura, sí o no? Són coses concretes que m'agradaria em pogués aclarir.

Serveis d'estiu. D'ençà que vostè és gerent, va ser a l'any 2013, es varen implantar per primera vegada els serveis d'estiu, segurament lligats a la pèrdua de personal que vostè va provocar com a gerent a SFM, a l'estiu la gent agafa vacances i, per tant, no disposen de prou maquinistes com per operar els serveis en condicions normals. Justament el contrari que passa amb el TIB, que es reforcen les freqüències a l'estiu, a SFM passa just el contrari, per tant, els treballadors que agafen en el seu dia a dia el tren tenen menys freqüències. Acabarem ja amb aquesta disfuncionalitat, sí o no? Jo ni parl del metro, que entenc que la UIB tanca a l'estiu. Li parl del tren, veurem uns serveis ordinaris els dotze mesos de l'any o a l'estiu seguirem tenint uns serveis reduïts?

El mateix, coses que pot fer ara, a dia d'avui, la millora de les andanes, per a això no necessita un estudi súper..., un estudi detallat enorme, vull dir, i millora moltíssim la capacitat d'atracció de nous viatgers perquè, precisament, quan has d'esperar a l'estació, per exemple, a la de Petra, que no tens aixopluc per als dies de sol a per als dies de pluja, doncs, bé, les ganes d'agafar un tren són molt menors.

A mig termini, és clar, falten trens, falten maquinistes, quan pensa llançar aquestes licitacions de més trens? Vull dir, vostè ha dit que en vol comprar i que fins d'aquí a quatre anys segurament no arribaran. D'acord, perfecte. Pensen llançar aquestes licitacions amb els pressuposts d'enguany? Vostè disposa de 20 milions d'euros del factor d'insularitat, seran a càrrec d'aquests 20 milions d'euros? Aquests 20 milions d'euros els destinarà per a l'ERTMS o els destinarà a una altra cosa? Bé, són qüestions que la consellera no va saber contestar en comissió, m'agradaria saber si vostè ens les sap contestar.

A llarg termini, i la part més important, crec que estam tots d'acord que la xarxa s'ha d'ampliar i ha de créixer i jo, en aquest sentit, el meu grup parlamentari, almanco el nostre diputat al Congrés dels Diputats defensarà a les totes que el Govern de l'Estat s'hi involucri i que financii la inversió en ferrocarril. Ara bé, jo li he de demanar, vull dir, quins projectes té prevists llançar? Perquè vostè ha dit: sí, no durem un tren a Pernambuco o no el durem a Màlaga, perfecte, això ho tenim tots clar; i diu: i tenim els mateixos projectes que a l'any 1996 amb el PDS, igual que a l'any 2006, igual que al darrer Pla director sectorial del 2018. Òbviament són els mateixos, l'illa és la mateixa i els centres nucli de població amb una població significativa són pràcticament els mateixos, el dubte és: faran un nou Pla director sectorial, sí o no? Executaran el que tenen en marxa, sí o no? O esperarem exclusivament que arribin fons de l'Estat? Vull dir, una part els pot carregar a FEDER, una part els pot carregar a factor d'insularitat o dependrem exclusivament de la voluntat del Sr. Puente? Ho dic perquè, si depenem d'això, doncs, efectivament, estam venuts fins a un cert punt.

No, i jo li dic amb tota la bona voluntat del món. Vull dir, crec...

EL SR. PRESIDENT:

Hauria d'anar acabant.

EL SR. ROSA I GASPAR:

... -vaig acabant-, crec que si ens ho creiem com a illa, s'han de poder tirar endavant els projectes, com a mínim, aquells que siguin més significatius, i segurament el metro al Parc Bit no és el més significatiu.

Moltíssimes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. Sr. Orta, per contestar.

EL SR. DIRECTOR GERENT DE SERVEIS FERROVIARIS DE MALLORCA (José Ramón Orta i Rotger):

Muchas gracias, presidente. Vamos a ver, el metro del Parc Bit, efectivamente, no es la obra emblemática ferroviaria, pero es una obra necesaria y, sobre todo, es más tren, y sobre todo dota de sentido al Parc Bit más que al tren, más que a la línea. El Parc Bit necesita un medio de transporte rápido, eficaz y sostenible, y se lo vamos a dar con el tren. Y es una mejora porque es más tren, es muy importante y estamos muy orgullosos y contentos y lo inauguraremos con muchísimo gusto. Invitaré al anterior gerente, por cierto.

Dicho lo cual, dificultades de descenso de personal. Bueno, yo creo que en 2012, cuando se produjo este descenso de personal, se bajó, efectivamente, 4 millones de euros la masa salarial, pero convendremos que había muchas personas en Serveis Ferroviaris que cobraban..., eran los mejor pagados de la comunidad autónoma, y esto es una disfunción. Y lo que se intentó en aquel momento, porque ahora es muy bonito decir: ¡aaah!, es que es raro, o qué desastre, pero no pagábamos el papel higiénico, ¡eh!, no pagábamos electricidad, no pagábamos el gasoil, no pagábamos a quienes nos mantenían los trenes. Todas las empresas..., estuvimos a punto de poner a Melchor Mascaró, una empresa emblemática de esta comunidad autónoma, al borde de la quiebra, después de 16 meses de impagarles las facturas. Le salvó Montoro, el plan Montoro le salvó, y quienes nos metimos en el saco fuimos Serveis Ferroviaris de Mallorca porque les obligamos a hacer unas obras que no tenían detrás una partida presupuestaria que lo pudieran sostener. Pues claro que paré las obras de Manacor a Artá, si no había un euro para pagarlas. ¿Qué tenían que pagarlas las empresas constructoras? ¡Venga!

En cuanto a las oposiciones, que usted me ha preguntado. Las estamos impulsando a tope y vamos a hacer la creación de un nuevo servicio, amparándonos en la creación de este servicio de trenes de fines de semana y nocturnos, y ampliar los horarios, tanto por la mañana como por la noche.

¿Cuándo se hará esto? Pues se hará progresivamente. Nuestro primer hito que tenemos previsto es en octubre, en octubre pretendemos presentar unas nuevas frecuencias una vez que se hayan negociado con el comité de empresa y tengamos al personal que aprobó las oposiciones previamente disponible,

porque tienen que pasar un período de seis meses de prueba. Entraron en marzo, en setiembre acaban la formación, y tienen que superar el proceso de formación para adquirir la condición de trabajadores de Serveis Ferroviaris. O sea, si esta no supera el proceso de formación, no hace las horas preceptivas de conducción de tren, de simulador, supera los exámenes prácticos, pues, esta gente no vendrá a Serveis Ferroviaris, no adquirirán la condición de empleado público. Con lo cual tenemos que esperar a todo esto.

Y los trenes nuevos tienen que llegar, el día 30, yo le invito a usted -¡ay, perdón!-, el día 30 nos llega otro, le invito a usted y a todos los diputados si quieren venir a verlo, es una cosa que es digna de ver, entonces, yo les invito a ustedes con enorme placer a venir a ver la descarga de los trenes. Pero los trenes tienen que rodar y hacer sus meses de rodaje por la noche para garantizar la seguridad. No, no es una previsión mía, es una previsión del fabricante, y el fabricante garantiza la seguridad de los trenes si se hacen estas pruebas durante meses y durante kilómetros. Hay gente de CAF, del fabricante, permanentemente en Serveis Ferroviaris, que sale noche sí, noche no, o trabajan en los trenes pues haciendo los trabajos de verificación.

Entonces, nosotros, aquí está mi directora general, lo sabe, la principal preocupación de SFM es sacar adelante las horrorosas dificultades de personal que padecemos, que padecemos y son espantosas.

Y a mí me gustaría que constara en acta el agradecimiento al personal de SFM que trabaja mucho más de lo exigible, o sea, muchas veces dices, no hay nada..., es muy difícil encontrar un funcionario estresado; yo les aseguro que al personal de SFM les adeudamos vacaciones, les adeudamos días extras, les adeudamos un montón de cosas, y siguen trabajando porque sienten la vocación del servicio público del transporte ferroviario muy dentro de sí.

En cuanto a mejora de andenes. Pues, efectivamente, hay muchos andenes que mejorar, y, en concreto, en el de Petra, ya hemos hablado con el Ayuntamiento de Petra, vamos a firmar un convenio con ellos y vamos a reordenar todo el aparcamiento, vamos a hacer los andenes nuevos en Petra y vamos a hacer un parque fotovoltaico en Petra, para seguir contribuyendo a la mejora medioambiental y al consumo de electricidad del tren, es decir, precisamente Petra es uno de los municipios mimados por parte del ferrocarril y el proyecto se está realizando, y lo licitaremos este año. Y..., espero, si todo va bien.

En cuanto a los que me ha dicho, el presupuesto. El presupuesto, no vamos a comprar más trenes con el presupuesto de este año. El presupuesto de este año es para ERTMS y pagar los proyectos de ejecución, por lo menos los primeros plazos de los proyectos de ejecución; claro, los proyectos de ejecución, por ejemplo, del metro o del tren de Manacor-Artà, estamos hablando de un proyecto que vale entre 7 y 10 millones de euros, el proyecto -el proyecto-, una ingeniería de solvencia que nos haga el proyecto, un proyecto que..., insisto, Manacor-Artà no tiene nada que ver el trazado antiguo con el nuevo, va por Portocristo, ¿eh?, el proyecto que se propone, es decir, no tiene nada que ver el que había con el nuevo; es decir que... el

que nosotros nos hemos encontrado, ¿eh?, no... no me lo he inventado yo.

Pero, bueno, este es el que va más atrasado de los tres, pero lo tendremos este año, lo tendremos pronto, Ayesa nos lo dijo.

Y... en cuanto a los otros, pues, ya digo, pues estos dineros son para licitar estos estudios, estos proyectos de ingeniería precisos, imprescindibles para poder licitar las obras. Si no tenemos un proyecto, ¿qué obras licitamos?

Y las obras se licitan..., o sea, estas obras de tanta envergadura llevan un proceso. En primer lugar se tiene que hacer el estudio informativo con estudios de la demanda, que esta es la fase en la que estamos, y que llevamos, insisto, llevamos tres o cuatro años cursándose, y todavía no se nos ha entregado. Después viene su exposición pública, su tramitación ambiental, con unos plazos establecidos legalmente. Después viene la licitación del proyecto y de la asistencia técnica del proyecto, porque nuestros propios ingenieros... no vas a querer que un ingeniero de SFM supervise el proyecto de toda una ingeniería, sino que hay que... necesitan refuerzos, y más cuando estamos solos. Todo esto lleva su proceso de licitación.

El proceso de redacción del proyecto, un proyecto de un tren no se hace en cinco minutos -no se hace en cinco minutos-, por eso insisto en la importancia que tiene lo que hemos dicho desde el principio, nosotros no hemos parado nada, tiramos para adelante con lo que hemos recibido porque no hay otras cosas más importantes que hacer y porque si tiráramos para atrás lo que ustedes dejaron en el Gobierno, empezariamos de cero otra vez y tendríamos que pasar por ahí de nuevo.

Por eso, he dicho: por favor, dejemos de hacer política con el tren y vamos a apoyar todos el tren conjuntamente, porque el tren es de todos. Este es el mensaje que he querido llevar a término porque solo si empujamos todos conseguiremos mejorar el tren y ampliar el tren, porque es muy difícil, es muy difícil.

Y yo estoy seguro..., vamos a ver, nosotros lo habríamos hecho mucho mejor, pero yo estoy seguro de que los suyos, su anterior gerente hizo todo lo que pudo, yo estoy seguro de esto, y empujó todo lo que pudo, insisto, nosotros lo habríamos hecho mejor, pero... pero él hizo todo lo que pudo; es decir..., y no me oirán nunca hablar mal de la anterior gerencia porque no tengo motivos. Pero..., por eso digo, vamos a empujar para adelante y vamos a intentar conseguir financiación y a lo mejor dentro de un tiempo conseguiremos ver que estas obras se hacen realidad, pero tenemos que estar todos a... todos de la mano.

Y, lógicamente lo que el PP no va a hacer y yo no voy a firmar, porque no me quiero ir a prisión, es licitar unas obras sin un presupuesto detrás, esto, vamos, lo tengo clarísimo. Si conseguimos financiación..., mire, ojalá hagamos los tres y más, porque -insisto- yo pondría tren por todo, pero si no hay financiación... No puedes meterte en una reforma de tu casa si no sabes cómo la vas a pagar, esto es la madre del cordero.

Insisto, si a Cataluña le dan 20.000 millones, ¿por qué no nos dan a nosotros que somos una sexta parte..., pues, que nos

den..., qué sé yo, pues, una sexta parte de esos 20.000 millones? Son nuestros, nos los merecemos, nosotros tenemos una competencia completamente adquirida, íntegramente, por eso, que nos venga esta financiación. Ayúdenos, y todos iremos de la mano a Madrid y conseguiremos esta financiación y haremos estos trenes.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Gracias, Sr. Orta. En torn de rèplica, té la paraula el Sr. Rosa, per cinc minuts.

EL SR. ROSA I GASPAR:

Moltes gràcies, Sr. President. Gràcies, Sr. Orta, per la resposta, hi ha hagut algunes... que sí que ens les ha aclarides i d'altres que han quedat inconcluses i que sí que m'agradaria que, com a mínim, pogués dir-nos què pensen fer o, com a mínim, quin és l'objectiu, ja no tant..., perquè després, òbviament, en qualsevol licitació sempre hi ha problemes i, com a qualsevol obra, sempre se sap com comença, però no com acaba.

Però, jo li he demanat concretament sobre els passos a nivell si es plantegen de cara a finals de legislatura acabar amb els passos a nivell a Mallorca o és una qüestió que simplement en faran un, dos, tres cada any, i els que puguin. Més que res perquè... vostè pot decidir: és un objectiu polític, acabam els passos a nivell. Després podrà o no podrà, però vostè ens ho hauria de poder aclarir.

Després, ens ha plantejat que el canvi de calendari o de freqüències de tren l'implantaran el mes d'octubre. Entenc, per tant, que a l'estiu tornarem a tenir una davallada dels serveis. El dubte és: l'estiu de 2025, amb els treballadors, si tot va bé, que s'incorporen o que s'han incorporat ara, tendrem també una davallada de freqüències, sí o no?

A curt termini pensa reorganitzar els serveis perquè, com a mínim, els de primera hora del matí no vagin apinyats els treballadors, sí o no? Preguntes concretes.

Una altra cosa, a nosaltres ens varen aprovar una esmena als pressuposts que, després, una vegada que va començar l'any, vàrem demanar com estava el seguiment pressupostari i ens varen dir que: ara ja, això ja no ho pensen fer, que és 1 milió d'euros, què pensa fer amb aquest milió d'euros que, en principi, es va aprovar per allargar andanes perquè hi poguessin fer caber trens més llargs, què pensen fer amb aquests doblers, que una llei del Parlament li diu que els ha de dedicar a això, però, de cop i volta idò les lleis no s'han de complir?

M'agradaria saber també si la promoció d'aparcaments soterrats serà una qüestió exclusiva per a Palma o també ho planteja per a altres bandes. Ho dic més que res perquè a mi... jo, la veritat és que mira que segurament no som tan coneixedor del transport públic com vostè, però de tots els sistemes de *park and ride* que he vist, mai cap ni un no l'he vist als centres de les ciutats, cap ni un, cap ni un. Vostè serà un *freaky* dels trens, però de demanda induïda potser no n'ha sentit parlar. I jo supòs

que la directora general de Mobilitat, que és una persona experta en la matèria, li haurà dit que dur més cotxes al centre de Palma doncs probablement no contribueix a afavorir la mobilitat sostenible al centre de la ciutat, ni que sigui això. Perquè si el que vol és un *park and ride* o afavorir que la gent que s'ha de desplaçar en cotxe per a després agafar el tren ho pugui fer, tens estacions a tocar de la via de cintura on ho pot fer sense necessitat de fer-ho a la Plaça Espanya. Per tant, si qualcú viu a Sant Agustí, a Cas Català, a Illetes i ha d'agafar el cotxe per agafar després un tren, doncs segurament li és molt més fàcil deixar el cotxe a Son Fuster, que és un pàrking molt més gros, que, a més a més, ja està fet, i després agafar el tren allà. Per posar un exemple, eh?

Ho dic més que res perquè a mi em sobta, em sobten les prioritats. I vostè diu: no costarà ni un euro als ciutadans. I jo li dic: vostès hi dediquen esforços quan no és ni la prioritat ni les feines d'SFM fer un aparcament públic. Per tant, és clar que costa doblers als ciutadans, els costa el temps que no dedica a fer altres coses. Per tant, jo crec, personalment, que és diametralment el contrari que hauria de fer SFM, perquè si vol treballar en aparcaments, precisament aparcaments com el de Petra o els d'altres estacions, és on haurien de dedicar els esforços, perquè vostè té un departament de contractació, segurament més reduït del que vostè voldria, i quan ha de treure una concessió pública...

(Se sent una veu de fons inintel·ligible)

..., tothom, quan ha de treure una concessió pública ha de passar pel consell d'administració, ho han de mirar els juristes, etc., per tant, és un esforç. Per tant, a mi em sobta.

Així com em sobta..., vull dir, sí, ara li arribaran els 5 trens que va comprar l'anterior govern, 5 trens, justament 5 trens, perfecte, però vostè diu que, a més d'aquests 5 trens segurament en necessitarà més. Per tant, jo li dic: a quin moment de la legislatura pensa comprar més trens? Seran 5 trens més que comprarà o seran més? No ho sé, m'agradaria saber si és una previsió que fa al llarg de la legislatura o si vostè es dona per satisfet amb el 5 que arribaran ara. Crec que són preguntes molt concretes, de quin horitzó temporal ens fixam.

Igual que li he demanat de forma molt concreta si pensa revisar el Pla director sectorial de mobilitat o pensa més aviat donar-li compliment.

I ja acab, Sr. President, depenem segurament de Madrid perquè es pugui desplegar el cent per cent del Pla director sectorial de mobilitat o totes les obres que s'hi preveuen, ara bé, vostè quan tengui els projectes pot decidir potencialment dir, allargar una estació, dues, enlloc de totes. I això és una cosa que vostè..., és una decisió política, de dir: mira, escolta, m'estim més que es pugui fer ràpid a haver d'esperar, per posar un exemple. I aquí m'agradaria que ens digués quina orientació tindrà.

Moltíssimes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Diputat. Para cerrar este debate Sr. Orta, tiene la palabra.

EL SR. DIRECTOR GERENT DE SERVEIS FERROVIARIS DE MALLORCA (José Ramón Orta i Rotger):

Muchas gracias, Sr. Presidente. Sr. Rosa, pasos a nivel, cerraremos todos los que podamos, no tengo una previsión, ni dispongo del presupuesto para cerrarlos todos. Pero permítame que le conteste, pero, por ejemplo, cuando licitamos una obra, la obra siempre habitualmente suele tener bajas. Entonces, yo creo que el tema de saber gestionar el dinero público es que, oye, si consignamos tantos miles de euros para tal obra y nos sobran 200, 300.000, pues cogemos y hacemos un paso a nivel. Eso es como pretendemos hacerlo.

Tenemos muchas previsiones de cerrarlos todos y estamos encargando los proyectos para cerrar todos, porque si uno no tiene los proyectos, no sabe qué le cuesta y no sabes qué te puedes aplicar. Entonces, estamos encargando los proyectos para cerrar todos los pasos a nivel. Es un desideràtum, no sabemos cuándo podremos cumplir, porque el dinero del ferrocarril no es infinito, tenemos que gestionarlo. Y ¿por cuáles empezamos? Pues, por los que son más peligrosos, los que nuestros maquinistas, los que nuestros ingenieros nos dicen: oye, he tenido...; mire, hay algunos..., por ejemplo el de Cas Coronel, que es un paso a nivel que es prácticamente irrelevante, pero resulta que había una chatarrería y constantemente pasaban camiones cargados de chatarra, entonces, este paso a nivel era prioritario para nuestro personal y, de hecho, lo cerramos por eso, porque era muy peligroso.

El siguiente, pues hay uno que tiene un camino en la salida de Santa Maria, que también lo cerraremos, estamos licitando el proyecto ahora mismo. ¿Por qué? Porque es un paso a nivel que tiene muy mala visibilidad en sentido Inca, buena visibilidad en sentido Santa Maria y en este paso a nivel, lo he hablado con el alcalde, con el que me llevo muy bien, y es de su partido, este paso a nivel es una prioridad cerrarlo, porque el verano pasado tuvimos un susto importante con un camión, que se quedó entre las dos barreras, viniendo un tren. Tenemos el video, un día lo colgaremos para que se explique, y menos mal que el tren venía en sentido Inca, porque llega a ser sentido Santa Maria y el tren no habría visto al camión y se lo habría comido.

Bajada de servicios en verano. Pues siempre ha habido bajas de servicios en verano, desde que SFM es SFM, -no, no, no, siempre la ha habido-, porque el personal de SFM también tiene derecho a sus vacaciones, tenemos poco personal y, a diferencia del TIB, históricamente en SFM bajaban sustancialmente los viajeros en verano. En concreto, bueno, no hace falta hablar del metro de la UIB, la UIB está cerrada en verano. Ahora tenemos que plantearnos con el Parc BIT si lo cerramos o no a partir del año que viene, y si disponemos del personal suficiente. A usted no le quepa la menor duda que el personal de SFM y el gerente, por supuesto, lo que intenta es tener el máximo de trenes rodando en la vía. Esto es lo que todo..., bueno, lo quiero yo, lo quiso el anterior, lo quiso el anterior y el anterior, cuantos más trenes mejor, no nos gusta

tener los trenes en los talleres, nos gusta tenerlos rodando y llevando gente.

En cuanto a poner trenes más largos. Pues, mire, esta es una propuesta bien intencionada, pero realmente es impracticable, porque nuestros trenes tienen, los largos, los de 4 coches, 70 metros, los andenes tienen 80 metros, no todos los andenes están en línea recta, hay andenes que están en curva. No tiene sentido..., o sea, luego están los cantones, las señalizaciones. Hay algunos andenes en que sí se podría alargar el tren y en otras estaciones, si están en curva, no, porque cuando un tren que es recto está en curva, pues luego resulta que el andén, el tren es recto pero el andén está en curva, hay mucha distancia entre el tren y el andén y, entonces, nuestros técnicos nos dicen que no puede ser.

Después, ¿cómo vamos a poner más trenes si no tenemos trenes suficientes? O sea, usted decía, juntemos dos trenes, uno detrás del otro. Pero si estamos rodando con los que tenemos, es que no podemos poner más, si estamos sacando muchas veces metros para hacer puebleros, metros en composición doble, porque no tenemos trenes suficientes. Esperamos que con la mejora de los nuevos trenes y con la mejora del contrato de mantenimiento de trenes, podamos tener una mayor disponibilidad de trenes en marcha.

Y le voy a decir una cosa, sí estamos estudiando la posibilidad de comprar nuevos trenes, estamos hablando con CAF para ver si compramos nuevos trenes o no. Pero eso dependerá de lo que nos digan nuestros técnicos y de la disponibilidad presupuestaria. Cada tren vale en torno a 11 o 12 millones de euros. Oye, es un dinero, ¡eh!

En cuanto a los aparcamientos subterráneos. Mire, ya he contestado antes, ustedes tienen que lanzar su mensaje... que todos sabemos cuál es, nosotros lo que decimos es que cualquier cosa es mejor que lo tenemos ahora. Si nosotros conseguimos que nos hagan un aparcamiento subterráneo, que revierta al ciudadano dentro de algún tiempo y, al mismo tiempo, recuperamos la superficie para, por ejemplo, lo que hemos dicho, parte del Parque de las Estaciones, parte de la estación de discrecionales, miel sobre hojuelas. ¿Vamos a hacer más aparcamientos subterráneos? No, porque no tenemos más espacio, pero si hay un espacio propiedad del ferrocarril, que estaba muerto de risa, muerto de risa allí, sin dar ningún servicio al ciudadano, si entendemos por dar servicio al ciudadano la prostitución de menores, el tráfico de drogas y tal, pues nosotros no compartimos esta historia. Cualquier solución es mejor que la que teníamos hasta ahora, y darle una salida a este espacio, para recuperarlo para la ciudad, es mejor que dejarlo como está. O sea, la política del no hacer nada, no nos lleva a ningún sitio.

Usted ha dicho que es mejor que nuestra gente..., una persona que viva en Cala Mayor se vaya a Son Fuster. La realidad es que no va, la realidad es que el parking de Son Fuster es un parking que no funciona, es un parking que se hizo muy bien intencionadamente, que está debidamente señalizado en la autopista, pero lo cierto es que no va. De hecho, la estación de Son Fuster Vell, que es la estación de ahí, es la estación que menos circulación tiene de toda la línea, la menor con un parking impresionante allí y con unas buenas

frecuencias de metro cada 15 minutos en hora punta. Sin embargo, la gente no lo usa, está difundido.

Tenemos un plan para esa estación, le vamos a cambiar el nombre, vamos a intentar darle un poquito de mayor difusión, a ver si conseguimos que esa estación deje de ser la cenicienta de la red, y vamos a intentar que esa estación coja más protagonismo, que tenga que ver un poco con el recinto ferial, le vamos a empezar a llamar Son Fusteret, que tiene que ver con el recinto ferial, y que la gente empiece a utilizar nuestros metros, pues, para ir a la *Fira del Ram*, para ir a los conciertos, para ir al campo de fútbol del San Francisco, para hacer todo este tipo de cuestiones, que en estos momentos, pues desgraciadamente no se utiliza. Mejoraremos la señalización, mejoraremos la iluminación, a fin de ver si conseguimos de algún modo que esta estación deje de ser la cenicienta de nuestras estaciones de todo el corredor ferroviario.

Aparte de todo esto, me alegro de que también me saque el tema de los parkings, también estamos trabajando, juntamente con la Conselleria de Carreteras y junto con diferentes ayuntamientos, hemos hablado con el de Petra, luego hemos hablado con el de Marratxí, y hemos hablado con el de Inca, para establecer aparcamientos disuasorios. Vamos a hacer aparcamientos disuasorios, vamos a firmar convenios con diferentes ayuntamientos a lo largo de este año, y vamos a conseguir que mucha gente deje el coche, para incorporarse al corredor y en tren.

Y el de Son Fuster, pues, mire, el de Son Fuster no sabemos por qué, pero no funciona, no funciona, la gente no lo admite. A lo mejor es que la solución circulatoria no es buena, no lo sé; pero usted lo ve, yo lo veo, no funciona, y el metro está allí y el metro es gratis, pero la gente prefiere meterse. No funciona.

Mas trenes, pues ya se lo he explicado.

El Plan director sectorial. Esto es una..., yo soy partidario de cambiarlo, pero mi directora general, que es la que tiene que decidirlo, porque es mi jefa, entonces ella es la que tiene que decidir si lo cambiamos o no y qué es lo que vamos a hacer con ello, porque realmente mi opinión es que, efectivamente, lo que tenemos que hacer, porque ha habido consenso y se ha aprobado siempre prácticamente por unanimidad en el Parlamento, hay que trabajar con los planes directores sectoriales de transportes y todos tenemos que ir a una, pero, bueno..., con franqueza..., agradezco también el tono de su intervención, que entiendo que ha sido en tono constructivo y... Bueno, los planes directores sectoriales, volviendo al tema este, pues, desgraciadamente, se han convertido en la fecha en meras declaraciones de intenciones, porque, siguiendo las previsiones de los planes directores sectoriales, las previsiones temporales no se han cumplido.

Ahora, pero, en mi opinión -en mi opinión- sigue, a fecha de hoy, se tendría que haber terminado la fase uno del corredor de Migjorn, la ampliación del tramo hasta Son Espases y Parc BIT, y el tramo 1 y 3 del tranvía, es decir, todo esto no se ha cumplido, ¿eh? Se deberían haber invertido a día de hoy algo menos de 500 millones de euros. Nosotros llevamos..., yo entré el 31 de septiembre, llevo ocho meses en el cargo, poco se me

puede exigir. No se ha cumplido, pero seamos positivos, vamos a cumplirlo a partir de ahora.

Vamos a apostar todos por el tren, dejemos de hacer política con el tren, de echarnos el tren a la cabeza los unos a los otros. Vamos a ir juntos a ver el Sr. Puente, vamos a pedirle financiación, vamos a licitar las obras y vamos a hacer más tren, que esto es lo que realmente necesitamos. Es lo que este gobierno quiere, y esto es lo que entiendo que quieren ustedes. Ahora, veremos si el Gobierno de la Nación nos apoya también en esto.

Mi opinión es que no nos va a apoyar, pero vamos a intentarlo.

EL SR. PRESIDENT:

Gracias, Sr. Orta. Per part del Grup Parlamentari Mixt no hi haurà intervenció. El Sr. Cardona, té la paraula.

EL SR. CARDONA I VIDAL:

Muchísimas gracias, Sr. Presidente. Muchísimas gracias, Sr. Orta, por su comparecencia, junto con todo su equipo. En primer lugar, decirle que me siento responsable de su comparecencia porque yo voté a favor de ella, no me puedo negar a que un representante público comparezca en el Parlamento para dar explicaciones, pero sí que soy consciente de que la intencionalidad de esa comparecencia tiene un objetivo de desgaste político, nada más. Usted lleva muy poco tiempo en el cargo, junto con su equipo y, por tanto, considero que no es un tiempo suficiente como para ya estar pidiendo explicaciones acerca de su trabajo, sin que prácticamente hayan tenido tiempo de cruzar el umbral de la puerta.

Dicho esto, me satisface lo que usted ha explicado y, ya que tengo que preguntar, porque ese es el objeto de mi intervención, pues le voy a hacer dos preguntas.

La primera es si hay alguna forma..., porqué he entendido de su exposición que hay una cierta dificultad en conseguir cubrir plazas, tener empleados..., a ver si hay alguna forma de potenciar la formación en ese sentido, quizás con un acuerdo con la Conselleria de Educación o no sé, pues..., no lo sé, alguna forma habrá de promover y de potenciar la formación ferroviaria.

Y luego, la segunda pregunta viene anticipada por un desiderátum, pero ya se sabe que contra el vicio de pedir está la virtud de no dar, pero yo, como soy diputado por Menorca, voy a pedir. Usted dice que pondría tren por todo, pues ya sabe por dónde voy. Entonces, en Menorca hay una dificultad tremenda con el tema de la carretera general, no hay forma, los señores de la izquierda no quieren que se desdoble la carretera, porque dicen que esto consume territorio. Yo estoy cansado de decir que el territorio no es un bien fungible y no se puede consumir. Entonces..., pero, bueno, los señores de la izquierda están en esto. Entonces, si usted pondría tren por todo, la pregunta es obvia por dónde va: si en Ibiza y en Menorca esto sería factible, esto sería rentable, si, técnicamente, esto sería posible. Proyectos los ha habido, no sé si usted lo sabe, ha habido proyectos en Menorca de construir líneas ferroviarias.

Entonces, aquí estamos ante el dilema de ¿cómo resolvemos el incremento de la circulación de coches en la carretera general de Menorca, que es un verdadero drama cada año, sobre todo y principalmente en verano? Pues, si no podemos desboblar la carretera porque los señores de la izquierda no quieren y, en cambio, los coches y la circulación aumentan año tras año, alguna solución tendremos que tener, ¿no?

Entonces, aprovecho que está usted aquí para preguntarle si esto es posible y si SFM se podría convertir en el SFIB, es decir, Serveis Ferroviaris de les Illes Balears.

Muchas gracias.

EL SR. PRESIDENT:

Gracias, Sr. Cardona. Sr. Orta, tiene la palabra.

EL SR. DIRECTOR GERENT DE SERVEIS FERROVIARIS DE MALLORCA (José Ramón Orta i Rotger):

Me está metiendo usted en un lío, Sr. Cardona, si dependiera de mí créame que habría uno no,...

(Rialles de l'intervinent)

... por supuestísimo que han existido proyectos en Menorca de unir Maó y Ciutadella, existía un proyecto básico efectuado en la postguerra, por los ingenieros militares. Lógicamente, esto no se llevó a término por las necesidades, digamos... Vamos a ver, los señores militares plantearon en la postguerra, a mí me gusta mucho la historia, porque yo soy abogado, pero soy un historiador frustrado, y un historiador del ferrocarril que, además, me encanta, existían proyectos para hacer tren desde Sa Pobla a Alcúdia y a Pollença, por dos variantes diferentes, y llegaban hasta el puerto para comunicar la base militar de los hidroaviones con el resto de la isla. Existía otro proyecto ferroviario que subía hasta Selva, y existía un proyecto ferroviario que para mí es el verdadero desiderátum, pero yo no soy nadie, soy solo el gerente de la empresa ferroviaria y no tengo formación para ello, no soy ingeniero de caminos, que alargaba también el tren hacia la parte oeste de la isla, enlazándolo los municipios de Calvià y Andratx. Estos proyectos existían en la guerra y estaban en la empresa antecesora FEVE, en el ferrocarril.

Pero, vamos..., yo creo que nuestro objetivo a corto plazo es mejorar nuestra red actualmente y dar el mejor servicio posible a lo que tenemos.

Los proyectos de crecimiento son, desde mi punto de vista, totalmente deseables, a mí me encantaría, me encantaría SFB más que SFM.

Y..., decirle, en cuanto a la rentabilidad, que en el mundo solo hay unos trenes rentables, que son los *Japan Railways*, los JR, los *Japan Railways*, que tienen un cuerpo de empujadores que van allí dentro, los empujan, no son precisamente baratos, y a nadie se le ocurre subir a un tren sin pagar en Japón, esa mentalidad tienen. Y esos trenes consiguen empatar -consiguen empatar-, el resto de los trenes del mundo mundial pierden. Pero nuestra función no es ganar dinero, nuestra función es

transportar el máximo de gente posible, eso sí, velando porque el contribuyente pague lo menos posible, o sea, que costemos lo menos posible al contribuyente, pero rentables ni lo somos, ni lo seremos. De hecho, cuando... fui gerente en la pasada legislatura, el objetivo de viabilidad era que los billetes, los ingresos por billetes y por gestión del patrimonio, consiguieran pagar la mitad del capítulo 1, de personal. No lo conseguimos.

Pero, actualmente, pues, muchísimo menos todavía porque con el déficit que estamos teniendo, bestial, de transporte gratuito, que el Estado nos paga una miseria comparado con lo que nos cuesta, pues... menos lo vamos a conseguir. Pero, vamos, insisto, nuestro objetivo no es la rentabilidad, nuestro objetivo es trasladar a cuanta más gente mejor.

EL SR. PRESIDENT:

Gracias, Sr. Orta. Sr. Cardona.

EL SR. CARDONA I VIDAL:

No voy a intervenir más, simplemente muchísimas gracias por su aclaración.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias. Pasamos, por lo tanto, al último grupo, té la paraula per part del Grup Parlamentari Popular la diputada Margalida Pocoví, per un temps de deu minuts.

LA SRA. POCOVÍ I SAMPOL:

Gràcies, president, bona tarda, senyores diputades i senyors diputats. En primer lloc, gràcies, Sr. Orta, i a tots els seus acompanyants, per venir avui aquí a donar-nos aquestes explicacions. La veritat és que, després de les intervencions i les respostes que ha donat a totes les preguntes que li han formulat els meus companys d'altres partits, diputats, crec que poca cosa..., però qualche cosa trobaré a demanar i a qüestionar.

En primer lloc, sí que m'agradaria dir que al nostre grup parlamentari consideram molt encertada la decisió d'aquest govern de posar-lo a vostè al capdavant de Serveis Ferroviaris, no només per ser una persona qualificada, sinó per ser una persona coneixedora del món de la mobilitat a la nostra comunitat, a Mallorca, i, especialment, per la seva experiència en una legislatura anterior al cap de Serveis Ferroviaris de Mallorca.

Mirant molts d'anys enrera, veiem que aquí, a Mallorca, el tren era el mitjà de transport més important, de fet, hi havia unes mil persones que hi feien feina, teníem 244 quilòmetres de via i connectaven 33 pobles. Desgraciadament, o per fortuna, no ho sabem, en els anys seixanta, amb l'aparició del cotxe es va perdre totalment l'interès pel desplaçament en tren i, actualment, crec que només disposam de 109 quilòmetres de via de tren que connecta just 18 pobles, 135 quilòmetres menys dels que hi havia anys enrere.

Per cert, resulta sorprenent que aquests darrers vuit anys, amb un govern d'esquerres que presumeixen de transport

públic, no haguessin construït ni un sol metre de xarxa ferroviària. Però, bé, com bé diem en bon mallorquí: no hi ha temps que mai no torni.

I, probablement, per diferents factors, l'increment de l'ús del tren entre els ciutadans ja és un mitjà de transport habitual entre gent que es desplaça per anar a fer feina, estudiants per anar a la Universitat i població en general. Entre aquests factors, podria ser un factor que influís, els embossos a l'hora d'entrar a Palma a hores punta amb el cotxe, els problemes d'aparcament, l'elevat cost del combustible o fins i tot també la conscienciació per part de la ciutadania de la necessitat de minvar les emissions de CO₂, i d'aquesta manera donar una passeta cap a la lluita contra el canvi climàtic o, simplement, el transport gratuït el qual, per segon any consecutiu, s'ha aconseguit a la nostra comunitat. Per tant, tal com vostè ha comentat, s'ha convertit avui en dia en una alternativa avantatjosa al transport privat.

Bé, siguin aquests o uns altres factors, amb aquest pas del temps veiem que els usuaris habituals augmenten progressivament, com l'ocupació dels combois, i supera la seva capacitat i, en conseqüència, veiem que aquests darrers anys es reclamen més freqüències i més capacitat dels serveis. I, evidentment, sobretot, més metres de xarxa ferroviària per connectar diferents nuclis.

Sr. Orta, nosaltres entenem que aquest seria el punt de partida per planificar les accions a dur a terme per Serveis Ferroviaris, actuacions quant a gestió i també actuacions quant a ampliar i millorar infraestructures.

Quant a gestió, ja la consellera Vidal, a una compareixença a aquesta comissió, ens va dir que totes les accions, totes les actuacions previstes dur endavant per part d'SFM van encaminades al manteniment i millora dels serveis cap als usuaris i a l'atenció als viatgers. De fet, també va remarcar que és un compromís d'aquest govern ampliar freqüències del tren amb l'objectiu de garantir aquest transport còmode i adaptat a les necessitats actuals dels usuaris.

A partir de tot això, entenem que totes les propostes van encaminades a aconseguir aquests objectius, com és, per exemple, aquest increment de plantilla, que ens ha parlat de 17 nous empleats, 2 administratius, 14 maquinistes, aquestes persones que ens ha dit ara que es trobaven en aquest període de formació teoricopràctica.

Sí és cert, ja se li ha demanat, nosaltres entenem i ens agradaria si està previst que aquesta incorporació d'aquests nous conductors es veurà reflectida amb unes majors freqüències del tren. Esperem que així sigui.

També vull esmentar que des del nostre grup valoram positivament aquesta incorporació ja que, segons tenim entès, des de l'any 2007 no es completava cap oferta pública d'ocupació per incorporar nou personal a l'empresa Serveis Ferroviaris.

En aquests mesos de legislatura també hem pogut veure com a Mallorca, per primera vegada, s'ha posat el servei de tren a les vigílies de certes festes rellevants, com la nit de Nadal, la

nit de cap d'any, el Dijous Bo, Sant Sebastià, Sant Antoni. I també, com li ha comentat el Sr. Rosa, ens agradaria saber si tenen previst, que, ja que ha demostrat una bona acceptació per part dels ciutadans, sobretot per part de la població més jove, si tenen previst ampliar aquestes freqüències per ventura començant per les vigílies dels caps de setmana, divendres, dissabtes o bé de festius.

Igualment, també valoram molt positivament el transport aquest gratuït per a tothom, tenguessin o no tenguessin la targeta intermodal, el Dia de les Illes Balears i, sobretot, l'augment de més freqüències, que mai no s'havia fet perquè tothom es pogués beneficiar de les activitats organitzades per celebrar aquesta festivitat.

Per primera vegada hem vist aquest mes d'abril pujar al tren animals de companyia, és ver que hi ha gent que no té massa grat cap als cans o a altres animals, però sí s'ha fet d'una forma regulada, entenem que amb unes certes condicions com, per exemple, que viatgin en el darrer vagó o bé que els duguin subjectes o bé dins una cistella, si fos necessari. Volem pensar que aquests són uns condicionants que els usuaris respectaran, però això sempre pot quedar un poc a l'aire perquè depèn d'ells. Per tant, en aquest sentit, ens agradaria saber si està previst qualche sistema de vigilància o simplement una cridada d'atenció a aquells usuaris que no compleixin aquesta normativa establerta.

Igualment també veiem, i això ho dic ja com a usuària que som del tren, que hi ha unes certes freqüències on està permès pujar bicicletes, però sí que és cert que a certes hores i a hores punta, on no està permès, hi ha ciclistes que sí hi pugen amb la bicicleta i de vegades ocasionen molèsties a aquells usuaris que sí utilitzen aquestes línies. Per tant, tal vegada es podria aprofitar per controlar els cans i els ciclistes, si volgués.

Respecte de la línia de metro, també ja s'ha dit i ens agradaria saber-ho, no funciona els caps de setmana, igualment també a l'estiu, perquè disminueixen les freqüències. Volem dir que veiem amb molt bons ulls aquesta implantació d'aquest sistema de protecció automàtica del tren de què ens ha parlat, creiem que és una bona inversió, aquests prop de 30 milions d'euros que ens ha dit.

I respecte de les infraestructures. Després d'escoltar la seva intervenció, i que ens ha comentat que aplicarà polítiques continuïstes, nosaltres, a diferència del Sr. Fernández, sí que ho veiem bé, perquè, segons ens ha explicat els projectes, quatre anys d'una legislatura no és suficient, per tant, sí que creiem que és important aquesta línia continuïsta. Si no vaig malament, el 2019 crec que es va concloure l'electrificació dels trens, i ja hi era un projecte iniciat en el seu temps com a gerent, o igualment allargar el metro, que, segons ens ha anunciat, les obres poden finalitzar el 2025, també va ser un projecte iniciat per vostè com a gerent.

Sí que és cert que el tren de Llevant, Manacor-Artà, es va voler vendre com el gran projecte estrella de la legislatura passada, però, segons ens varen informar vostès mateixos, no hi havia ni projecte d'execució ni finançament assegurat, l'únic que vàrem poder veure varen ser unes fotos d'uns polítics socialistes, ex alts càrrecs del partit de l'antic equip de govern,

a una marxa reivindicativa. El nostre grup agraeix la seva claredat en explicar terminis i possibles emperons en l'execució d'aquests grans projectes de gran envergadura, com és el tren de Manacor a Artà, de Sa Pobla a Alcúdia, de Palma a l'aeroport, i no dubtam de la seva predisposició igualment a demanar i sol·licitar davant el Govern central.

Ara bé, sí que ens preocupa la inestabilitat del Govern del Sr. Sánchez. Tots sabem que aquesta any mateix, aquest 2024, supòs que, essent conscient i davant l'evidència que no seria capaç de treure endavant un pressupost, ni tan sols els ha presentats. Sí que tenim clar, com he dit abans, que per part seva...

EL SR. PRESIDENT:

Hauria d'anar acabant, Sra. Diputada.

LA SRA. POCOVÍ I SAMPOL:

..., per part de la conselleria, fins i tot per part de Presidència, es faran totes les gestions per aconseguir aquest finançament.

I sí, també m'agradaria pensar que els diputats socialistes, i també vull agrair al Sr. Rosa, que ens ha dit que sí el seu diputat representant al Congrés ho farà, reivindicar i reclamar aquests doblers per poder dur endavant aquests projectes d'inversió d'aquestes infraestructures. I evidentment, sempre pensant en el bé dels ciutadans.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Pocoví. Sr. Orta.

EL SR. DIRECTOR GERENT DE SERVEIS FERROVIARIS DE MALLORCA (José Ramón Orta i Rotger):

Moltes gràcies, Sra. Diputada. Efectivament, nosaltres, jo crec que he contestat totes les qüestions que vostè m'ha plantejat,...

(Remor de veus)

Perdó? I, bé, quant als estius, és que estam limitats pel personal i quan tinguem més personal, podem ampliar freqüències.

Trens, quan tinguem els 5 trens nous operatius, que suposam que tendran més fiabilitat i tendran menys problemes tècnics i podem sortir endavant amb ells i, a més, tenen una mica més de capacitat que la resta, perquè són 5 metres més llargs i, com que tenen menys places d'estar asseguts i tenen més espai per estar drets, tendrem més capacitat i els trens podran dur més gent, doncs pensam que els problemes de densitat es veuran minvats de qualque manera.

Després, m'ha plantejat la qüestió relativa als ciclistes i el tema de les freqüències i el control que hi ha. Bé, el control de la nostra línia es va a través dels nostres interventors i del nostre personal de seguretat extern. Si bé, en realitat la feina

dels interventors i el personal de seguretat extern és més una competència del Consorci de Transports de Mallorca, però, bé, són empreses germanes i fem feina plegats per a un objectiu comú.

Interventors, tenim els que tenim, desgraciadament no en tenim més i desgraciadament hi ha els que hi ha i és cert que la feina dels interventors, d'ençà que hi ha un sistema centralitzat, gestionat pel Consorci de Transports de Mallorca, baixa prou, diguem, la seva funcionalitat, que passa a ser d'una funció de control a una funció informativa bàsicament als usuaris, que responen a qüestions relatives, bàsicament, a les targetes intermodals, si està caducada, si té carrega, si no té càrrega, etc.

Quant a les ampliacions de línies, resulta obvi que són necessàries per dotar de sentit la nostra xarxa, però resulta obvi també que, sense pressupost que ho suporti, no les escometrem, és una qüestió de responsabilitat. El que sí farem, és que ens gastarem els doblers que tenim pressupostats per tenir els projectes llests, de tal manera que tot d'una que tinguem el finançament això es pugui licitar i posar en marxa: les expropiacions, els estudis, el sistema tècnic, tot, i això no és una qüestió barata ni innòcua, mai, mai, fins avui, d'ençà que hi ha tren, arribarem tan lluny. Quan nosaltres licitem ara el projecte d'execució, mai hi haurà hagut abans un projecte d'execució licitat del tren de Migjorn, del Manacor-Artà, conforme amb un itinerari diferent del que es va fer històric, o el tren de Sa Pobla-Alcúdia. I això, tendrem aquests projectes i després, en funció del finançament, es licitarà i s'executarà. Però hem d'anar..., esperam la col·laboració del Govern de la nació i dels partits que li donen suport perquè això es pugui dur a terme. Estic convençut que el Partit Popular sempre estarà darrera i a favor d'aquests projectes.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sr. Orta. Sra. Pocoví, per cinc minuts.

LA SRA. POCOVÍ I SAMPOL:

Gràcies, president. Gràcies, Sr. Orta, pels aclariments i contestar les qüestions que li he formulat.

A la meua primera intervenció no he parlat de l'objecte d'aquesta compareixença que eren dos: un, el projecte d'acció, que crec que és el que més interessa als ciutadans d'aquesta terra, i l'altre era la seva responsabilitat, el compliment del codi ètic. Jo, simplement, respecte de que ha insistit durant prou de temps de la seva intervenció, el Grup Socialista, sí que diria, que sí, vostè realment ho ha reconegut, les va reconèixer en el seu moment, unes declaracions, uns comentaris inoportuns i desafortunats, doncs que no haurien d'haver arribat a determinades xarxes socials.

Però sí que m'agradaria dir i recordar, i crec que no hauria de fer falta recordar i, com no pot ser d'altra manera, aquest govern està al costat de les dones i en contra de qualsevol actitud masculista i molt millor dit, en contra de qualsevol actitud de qualsevol tipus de violència. Tots els presents aquí tenim molt clar que els socialistes són molt hàbils en fer retrets a la resta, que de vegades dubtam si ho fan o bé intencionadament o bé és que no arriben a ser conscients del

ridícul que poden arribar a fer, en intentar fer entendre a la gent, fer veure a la gent que ells són perfectes i que mai no s'equivoquen. Vostè mateix, Sr. Orta, ens ha comentat el cas de la portaveu socialista a l'Ajuntament de Felanitx quant a les piulades que va publicar, amb uns comentaris ofensius cap a la batlessa, i des del Grup Socialista què varen fer? Callar, aquesta és la seva resposta habitual.

No només aquest, tenim el cas de les menors tutelades, el cas d'un assetjament sexual a un institut, la passada legislatura, on fins i tot hi ha una sentència a la conselleria. I què ha passat? Res, aquí no ha passat res, de fet, la directora general en el seu moment, la Sra. Fernández, asseu de diputada a la bancada socialista.

Realment és inacceptable que els que abanderaren el feminisme tinguin actituds com aquestes. Però, bé, ja ens hi tenen acostumats. En tot allò que es tracta de criticar l'adversari ho fan beníssim, ara, quan es tracta dels seus tot és justificable. Però, bé, per sort, els ciutadans ja els coneixen i per això els enviaren a l'oposició.

Simplement he de dir, Sr. Orta, que estam agraïts a vostè i al seu equip, per les seves explicacions, per haver contestat totes les qüestions. I esperam, l'animam a seguir fent feina en la mateixa línia i que tinguem sort, creuarem els dits perquè el Govern del Sr. Sánchez arribi a aprovar els pressuposts i ens tengui en compte i poder dur endavant les ampliacions de la xarxa ferroviària, que tant necessita Mallorca.

Moltes gràcies a vostè i al seu equip, bona tarda. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Gràcies, Sra. Pocoví. Sr. Orta, si quiere cerrar el debate.

EL SR. DIRECTOR GERENT DE SERVEIS FERROVIARIS DE MALLORCA (José Ramón Orta i Rotger):

Moltes gràcies, Sra. Diputada. Això es diu en castellà, *diferente vara de medir, o falta de coherencia*; és a dir, ells poden fer el que vulguin i la resta no poden fer res. Això el que passa, estam acostumats a això, i esper que la gent se n'adoni.

Moltes gràcies, per la seva intervenció.

EL SR. PRESIDENT:

Muy bien. Acabado el debate y en nombre de los miembros de la comisión, queremos agradecer al director, al gerente de SFM y al personal y cargos de la conselleria que le acompañan, pues su presencia en esta comisión.

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



DIARI DE SESSIONS
DEL
PARLAMENT
DE LES
ILLES BALEARS
