



**DIARI DE SESSIONS DE LA
COMISSIÓ NO PERMANENT
PER ESTUDIAR L'ALTA SINISTRABILITAT
A LES CARRETERES I VIES URBANES DE LES ILLES
BALEARS
DEL PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS**

PM 468-1997

Fq.Con.núm.33/27

IV Legislatura

Any 1997

Número 3

**Presidència
de l'Honorable Sr. Manuel Jaén i Palacios.**

Sessió celebrada dia 16 de juliol del 1997.

Lloc de celebració: Seu del Parlament

SUMARI

I.- COMPAREIXENCES:

1) De l'Hble. Sr. Conseller de Foment per tal d'informar sobre la xarxa viària (RGE núm. 4027/97).

18

II.- Debat del pla de treball de la ponència.

18

EL SR. PRESIDENT:

Buenos días, señoras y señores diputados. Antes de comenzar, sustituciones en los grupos parlametarios.

Sr. Quetglas.

EL SR. QUETGLAS I ROSANES:

Francesc Quetglas substitueix Joana Barceló.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias.

Sra. Margalida Thomàs.

LA SRA. THOMÀS I ANDREU:

Margalida Thomàs substitueix Eberhard Grosske.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias.

Sr. Flaquer.

EL SR. FLAQUER I RIUTORT:

Joan Flaquer substitueix Neus Marí.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias.

Sr. Rovira.

EL SR. ROVIRA I ALÓS:

Mauricio Rovira sustituye a Andreu Avel·lí Casanovas.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias.

Sr. Triay.

EL SR. TRIAY I LLOPIS:

Sí, Sr. President. De forma ja estable, la Sra. Amer substitueix Vicent Tur. (...) per escrit.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias.

LA SRA. PALAU I COSTA:

Catalina Palau substitueix Andreu Charneco.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias.

¿Hay alguna sustitución más? Muchas gracias.

Propongo a la comisión el cambio del orden día. Hay dos puntos, como ustedes bien saben.

Pasaríamos, si dan su aprobación, al debate y votación del plan de trabajo que propone la ponencia a la comisión y, en segundo lugar, acto seguido, tendríamos la comparecencia del conseller de Foment a petición propia.

¿Hay algún inconveniente en proceder al cambio del orden del día? Muchas gracias.

II.- Debat del pla de treball de la ponència.

Pues tiene todos ustedes el informe de la ponencia. Si no ya ninguna intervención, pasamos a la votación.

Votos a favor de la propuesta de la ponencia.

Votos en contra. No hay.

Abstenciones. Dos.

¿Resultado de la votación, Sr. Letrado?

EL SR. LLETRAT:

Votos a favor, 15; en contra, ninguno; *abstencions, dues*.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias. Queda, por tanto, aprobado el informe de la ponencia del plan de trabajo para esta comisión.

I.1) Compareixença de l'Hble. Sr. Conseller de Foment per tal d'informar sobre la xarxa viària (RGE núm. 4027/97).

Pasamos al siguiente punto, que es la comparecencia del Hble. Sr. Conseller de Foment para informar sobre la situación de la *xarxa viària* a las Islas Baleares.

Sr. Conseller, buenos días. Bienvenido. Tiene usted la palabra.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Bon dia, Sr. President. Jo he d'anunciar que hi ha temes d'aquesta i del que s'acaba de votar que no podrà proporcionar la Direcció General de Carreteres, és a dir, supòs que són consells que nosaltres tenim sobre això que s'ha votat, dades que es podran dirigir..., la conselleria, que els tenim, i d'altres que, realment, no hi seran, els hauran de cercar a una altra banda. Vagi per endavant que la compareixença és, més que a petició pròpia, pel fet de la creació d'aquesta Comissió no permanent de sinistrabilitat fa que avui siguem aquí, que m'acompanyi el director general de Carreteres, el Sr. Le-Senne, perquè crec que dades addicionals les podrà aportar ell.

Jo diré el que estam fent des de la conselleria, el que es fa des de la direcció general, en aquesta qüestió.

Com saben, hi ha una llista de punts negres, que els facilita la Direcció Provincial de Trànsit, que també ens l'envia, a nosaltres, i a través de la qual nosaltres elaboram un llistat de punts de més elevat índex de perillositat. He de dir que aquests dos llistats no coincideixen, per quant la Direcció Provincial de Trànsit el que fa es dir "en aquell punt concret hi ha tants accidents, cinc", però, és clar, cinc accidents en funció..., simplement així, és una dada bastant poc profunda, és a dir, la qual cosa fa que depèn molt, apart del nombre d'accidents que hi ha en cada punt concret, també de la intensitat de trànsit que hagi en aquest punt, per consegüent no és el mateix dir que hi ha cinc accidents amb un trànsit de mil vehicles que cinc accidents amb deu mil vehicles. Per consegüent, d'aquí dic que aquestes dues llistes no tenen per què coincidir ni coincideixen, perquè nosaltres ho fem en funció d'aquelles dades proporcionades per la Direcció Provincial de Trànsit i també, després, relacionat amb el trànsit que passa per cada punt concret.

En funció d'això, s'estableix per part de Carreteres els punts allí on s'ha d'actuar i on és necessari tenir una actuació puntual. He de dir que es treuen unes conclusions, que es un estudi de seguretat vial, que aquí tenc el de 1995 i que, després, en funció de la documentació que hi haurem d'aportar, ja l'aportarem, del 95 i del 96, i després les darreres dades que tenim fan referència als accidents produïts a la xarxa de carreteres durant l'any 1996; un llistat on es comença pel lloc, per la carretera en concret, la data, el punt quilomètric, els morts que hi ha hagut i els ferits. He de reconèixer que el primer semestre del 96, que són es dades que avui duc aquí i que després ja ampliarem, en funció de les peticions que hi hagi, de 221 accidents, hi va haver 21 morts, idè, les causes majoritàriament són quan la carretera està banyada, és a dir, el 57% d'accidents es produeixen en aquestes circumstàncies, no obstant això, els casos de ferits sí que són, a conseqüència d'aquesta situació, el nombre morts no respon majoritàriament a aquesta situació, sinó que respon més a altres circumstàncies, de visibilitat restringida o d'il·luminació insuficient o de jo què sé, d'escalons o de situacions que no obeeixen pròpiament a aquesta situació de superfícies.

He de dir i completar que normalment estam en funció de la nostra intensitat de trànsit, amb una situació ni millor ni pitjor que la de la resta de carreteres espanyoles, però realment creim que les conclusions a les quals pot arribar aquesta comissió, o a què pot arribar la Direcció General, ens duen a pensar que molts de les nostres carreteres necessiten d'unes infraestructures millors que les que tenim, d'unes dimensions geomètriques més importants, més d'acord amb la intensitat de trànsit que tenim, i hi necessitarem fer, efectivament, inversions molt importants.

A mi m'agradaria que el director general de Carreteres exposàs el que ell ha estudiat, el que té, i per donar-ho a conèixer a tots vostès, la informació que pugui proporcionar des de la Direcció General.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Conseller. Tiene la palabra el Sr. Le-Senne.

EL SR. DIRECTOR GENERAL DE CARRETERES (Gabriel Le-Senne i Blanes):

Gracias, Sr. Presidente. Gracias, Sr. Conseller. Hoy se trata, en esta primera comparecencia, de enmarcar un poco el sentido, el trabajo que debe desarrollar esta comisión, y dentro de esta comisión, lo que nosotros podemos aportar como Consellería de Fomento.

Yo creo que lo primero que tendríamos que hacer es estudiar un poco cómo estamos, si estamos bien, si estamos mal, si estamos regular, y sobre todo en cifras comparativas con el resto de España.

Yo tengo aquí una publicación que es un boletín informativo de la Dirección General de Tráfico; nosotros, como ustedes saben, tenemos buenas relaciones con la Dirección General de Tráfico, que es a la que le competen todos los temas de tráfico, nosotros somos los encargados de las infraestructuras, pero estamos en constante contacto porque nos mandan sus estadísticas de accidentes, que nosotros estudiamos y valoramos, como ha dicho el conseller, en función de las intensidades medias diarias de cada tramo. Entonces, nosotros tenemos un profundo conocimiento del tema de los accidentes que se desarrollan en nuestras carreteras y también en las carreteras del resto de España. Debo decir que también pertenecemos al Consejo Superior de Tráfico y de Seguridad Vial, que yo soy el representante de la comunidad ya hace años, y ahí sabemos de los esfuerzos que se hacen en toda España y cada una de las comunidades autónomas para disminuir el número de accidentes que se producen todos los años en nuestras carreteras.

Bueno, hay todo tipo de cuadros y de estadísticas, hay accidentes..., pero lo que yo creo que más llama la atención, y además es proporcional al número de accidentes, es el número de muertos, y yo reduciré un poco las cifras al número de muertos que se producen en carretera, hay también accidentes y muertos en zonas urbanas, pero creo que, por lo menos es el punto de vista de la conselleria nuestra, lo que nos interesa es ver lo que pasa en las carreteras.

Bien, en las carreteras españolas hubo un máximo de muertes, que fue de 5.940, se produjo el año 1989, de éstas, 139 se produjeron en las carreteras de Baleares; éste fue el máximo, pero, curiosamente, este año máximo para las carreteras españolas fue también el máximo para muchísimas comunidades, entre ellas la nuestra. En lo que era provincia de Barcelona, por ejemplo, se superaron por única vez los 400, y en lo que era provincia de Madrid, también los 400, se llegaron a 406. A partir del año 1989, este número de muertos baja en toda España y en cada una de las comunidades autónomas y se llega a una cifra mínima, que se produce el año 1994, en España baja a 4.514 muertos, mientras que en Baleares se reducen a 106, y curiosamente el año 95, y no tengo todavía los datos del 96, se produce un repunte, se produce un nuevo incremento, sin llegar a las cifras del año 89, pero se produce un incremento en el número de muertos, tanto en toda España como en nuestra comunidad, que fue de 124.

Bueno, esto ¿qué nos hace pensar? Nos hace pensar que los parámetros de comportamiento de los accidentes, si es que se puede hablar así, que se producen en nuestra comunidad autónoma es parejo, es proporcional, es sensiblemente igual en cuanto a variación que el que se produce en toda España, ¿por qué? Pues los expertos no se ponen de acuerdo, muchas veces se trata de la incorporación de nuevas generaciones en grado masivo al carnet de conducir, en fin, hay muchas explicaciones, pero, de hecho, lo que sí es cierto es que ha habido un máximo en el año 89, los finales de la década de los ochenta, que se ha ido reduciendo en los primeros años de la década de los noventa. Posiblemente no ha sido ajena esta reducción del número de accidentes, del número de muertos, la mejora que en todas las carreteras de España ha existido. Quiero recordar que la Dirección General de Carreteras viene invirtiendo todos los años del orden de 300 o 400.000 millones de pesetas en la red de interés general del Estado y que, lógicamente, al canalizar los tráfico más importantes por vías de mejor capacidad, de mayor capacidad y de mejor condición, lógicamente los accidentes tienen que disminuir; a este respecto, nosotros hemos hecho algún pequeño estudio sobre cómo ha disminuido el índice de peligrosidad en el eje, en el itinerario Palma-Inca, con motivo de la apertura de los distintos tramos de la autopista Palma-Inca, y realmente es espectacular.

Yo creo que, desde el punto de vista de nuestra conselleria, de todos los accidentes, que tienen diversas causas, debemos centrarnos, para ser operativos, en aquellos accidentes que son imputables al estado de la vía, porque eso es lo que nos permite a nosotros intentar actuar, mejorar las vías, para que esos accidentes se produzcan en menor número. Otras instancias, otros organismos, serán responsables de educar mejor a los conductores, de vigilar que los coches estén en mejores condiciones, pero nosotros, desde el punto de vista de responsables de las infraestructuras viarias, tenemos que estudiar que nuestras carreteras estén en condiciones de soportar el intenso tráfico que hoy en día soportan.

Yo no sé si conviene que me extienda en ese tema, pero ustedes recordarán que en este momento somos la comunidad autónoma con un mayor índice de motorización de toda España y posiblemente de toda Europa. Nosotros superamos los 800 vehículos por cada mil habitantes, lo cual da origen a unas intensidades medias diarias en carreteras verdaderamente espectaculares, con unos regímenes punta muy acusados en verano, por la irrupción de tráfico... Primer, que todos los habitantes de estas islas nos movemos más en verano, eso es evidente, pero además la flota de vehículos de alquiler, que es muy considerable, se mueve mucho más en verano, y hay que contar también con los coches que traen algunos de nuestros visitantes. De modo que tenemos que dimensionar nuestras carreteras, nuestras infraestructuras, para que los meses de julio y agosto, cuando, a lo mejor, el mes de febrero o de marzo no exigiría ese dimensionamiento tan acusado.

¿Y cómo tenemos que hacerlo? Pues tenemos que actuar en todos los frentes de las carreteras. El primero es el de la falta de capacidad de algunas carreteras, ¿Por qué hablamos de autopistas? Pues no es un tema caprichoso. Yo recuerdo que hace una semana, en una reunión que tuvo lugar en Madrid sobre financiación privada de infraestructuras públicas, todos esos temas que ahora están muy de moda (los peajes-sombra, el sistema inglés, el sistema alemán), se puso de manifiesto, lo dijo el ministro de Fomento, que muchas comunidades autónomas el pedían autopistas y autovías para itinerarios y para carreteras que sólo llegaban a 3.000 o 4.000 vehículos de intensidad, quiere decir de intensidad diaria, cuando se sabía perfectamente que una autopista no se justificaba más que a partir de 10.000 vehículos. Pues bien, nosotros aquí tenemos muchísimos, y digo y subrayo muchísimos, tramos de carretera que superan esta cifra. Intensidades medias diarias de 15.000, 20.000 vehículos las tenemos en cualquier carretera importante, sea la Palma-Valldemossa, sea la Ibiza-San Antonio, sea la Mahón-Ciudadela, sea la carretera de Manacor o sea la carretera de Inca en el tramo Inca-Alcudia, pero es que mucho más, llegamos a tráfico de 40.000, 42.000 vehículos diarios en algún tramo de carretera, como, por ejemplo, Palma-Nova-Santa Ponça. En una reunión de directores generales de Carreteras yo dije que teníamos en la vía de cintura más de 100.000 coches diarios y me dijeron "¿con cuántos carriles en cada sentido?", y dije "con dos carriles en cada sentido", me dijeron "es imposible, tiene que estar colapsada", evidentemente, casi está colapsada; es decir, el poner un tercer carril en la autovía de cintura, en la autopista del aeropuerto, no es un capricho de ingeniero, simplemente que llega un momento en que las carreteras y autopistas no dan para más.

Es decir, lo primero que tenemos que hacer como administración responsable es tratar de adecuar las carreteras, la capacidad, la sección tipo de las carreteras, al intenso tráfico que tenemos, y eso se traduce inmediatamente en una baja da de los índices de peligrosidad y en el numero de accidentes, e so es evidente. En segundo lugar, tenemos que intentar mejorar nuestras carreteras, dentro de lo que cabe, en el trazado en planta, en alzado, en sección tipo; en planta, aumentando los radios de curvatura; en alzado, mejorando las rampas y las pendientes; en sección, adecuando las secciones tipo, aumentando arceles, por ejemplo, ahora que estamos haciendo la carretera Palma-Sóller, prácticamente es aumentar la sección tipo en el sentido no de mejorar el trazado en planta, que es suficientemente bueno, es prácticamente recto, casi diría demasiado bueno, pero no tiene arceles, y eso da una peligrosidad tremenda a la carretera; pues lo que estamos haciendo ahora es poner arceles y mejorar intersecciones.

Naturalmente, todo eso tenemos que hacerlo teniendo en cuenta que muchas de nuestras carreteras, y no son las más peligrosas, por fortuna, se desarrollan en paisajes de montaña, en paisajes de alto interés paisajístico, y que tenemos que llegar a un óptimo entre lo que la pura exigencia técnica exigiría y lo que es una carretera integrada en un paisaje de singular valor paisajístico.

Otro tema que tenemos que tener muy en cuenta es el tema de los pavimentos. En el tema de los pavimentos, por una parte, hay una consideración geométrica, las antiguas instrucciones de carreteras exigían, yo entiendo que poco peralte en las curvas y últimamente estamos aumentando los peraltes en un punto, un punto y medio, en las curvas, ¿por qué?, porque los coches actuales hacen que los conductores, sin darse cuenta, vayan a más velocidad de la que creen, creen que van a 80 y van a 100, o creen que van a 100 y van a 120, y esto es así. Por consiguiente, hay que mejorar los peraltes de las carreteras, y estamos en ello, en todas las obras de acondicionamiento de carreteras, estamos mejorando los peraltes.

Y tenemos un problema muy específico de las Baleares, que es el tema de los pavimentos deslizantes, ¿qué significa esto?, significa que las capas de rodadura que aquí utilizamos..., no hay más remedio que utilizar los áridos calizos, que son los que tenemos aquí. Los áridos calizos tienen un defecto, que es que se pulimentan porque tienen un coeficiente de pulimento acelerado, que no supera unas condiciones que dice la instrucción de carreteras, que es que deben superar el 0'45, bueno, pues aquí nuestro áridos calizos están en 0'20 y pico, en 0'30 y pico, no tenemos más remedio, entonces, que aguzar el ingenio, ¿y cómo se puede hacer eso?, ¿cómo se puede intentar que nuestros pavimentos no sean deslizantes?, pues sólo hay dos sistemas: uno, utilizar aglomerados porosos, que tienen una macrorugosidad mayor y que, además, de eliminar el agua de la superficie del pavimento, contribuyen a una mayor adherencia de los neumáticos de los vehículos, por una parte; lo ha dicho el conseller, esto es muy importante porque hemos comprobado, y lo pueden comprobar todos ustedes en su vida diaria, que el día que caen cuatro gotas, las carreteras y las calles de las Islas se convierten en un escenario frecuente de alcances, de accidentes, en general, de poca importancia, pero a veces pueden tenerla. Entonces, nosotros tenemos, volviendo al hilo de lo anterior, que intentar utilizar estos aglomerados que proporcionan una macrorugosidad, y habría otro sistema, que sería utilizar para los áridos gruesos de la capa de rodadura unos áridos que no fueran calizos, pero nos encontramos con un grave inconveniente, los áridos de tipo silíceo que tenemos en las Islas, particularmente en Mallorca, están todos en áreas de especial interés, están en la montaña, con lo cual, los cuatro cinco que había por Ternelles, Pollença, por Aubarca, en Lluc, había una serie de sitios que eran intocables, evidentemente, entonces, encontramos uno relativamente apartado, que figura en el Plan de Canteras del Govern, que está en la zona de

Puigpunyent, en la carretera Palma-Puigpunyent, con una situación que no se vería y que se podrían adoptar una serie de medidas, no hay ninguna decisión tomada en este sentido, pero lo que sí es cierto es que si no queremos recurrir a áridos de importación, lo cual ustedes supondrán que supone encarecer mucho las obras de aglomerado, tendríamos que optar por estos áridos, que no son ofíticos, pero tienen buen coeficiente de pulimento acelerado, en todo caso, mucho mayor que el de las calizas. Pero, en fin, no hay ninguna decisión tomada, simplemente lo apunto como un tema que tenemos y que se traduce en muertos todos los años, eso es evidente.

Yo citaré como otras causas, y sobre todo en baleares, una cada vez menos pero todavía señalización que puede ser incorrecta, que tenemos que mejorar; un tema que me preocupa mucho es la iluminación insuficiente o no existente, tenemos, por ejemplo, en este momento vías como la vía cintura de Palma, con 100.000 coches, como he dicho antes, o la autopista del aeropuerto, que supera los 100.000 coches a veces, que están sin iluminar, esto no lo podemos mantener así años y años; la falta de balizamiento, también es un defecto que puede contribuir a algún tipo de accidente; las intersecciones poco adecuadas, antiguamente había las intersecciones en cruz, que en este momento se están sustituyendo, y llevamos ya más de 65, 70, yo creo, en este momento, por rotondas, que dan un buen resultado, las rotondas tienen un inconveniente y es que introducen un "ceda el paso", una discontinuidad en la carretera principal y, por eso, la Dirección General de Carreteras en Madrid era muy reacia a su utilización, nosotros fuimos pioneros en este tema en España, y la verdad es que dan muy buen resultado, tiene ese inconveniente, que introduce una discontinuidad en la carretera principal, pero la verdad es que los accidentes disminuyen de forma notable y sobretodo disminuye la gravedad de los accidentes porque, si se produce algún accidente en rotonda, es por alcance oblicuo y entre vehículos que circulan a relativa poca velocidad, de modo que continuaremos con esta política de conversión de puntos negros, de intersecciones, en rotondas, porque creemos que es buena, sin abusar tampoco, pero, en fin...; la falta de protección, la falta de barreras de seguridad en algunos elementos, también, y las medianas insuficientes en algún tramo de autopista, también puede ser..., insuficiente quiere decir estrecha, quiere decir que puede ser también un tema que afecte a las carreteras. En conjunto, todo lo que digo tiene una traducción económica, y yo sí quiero hacer énfasis, y yo creo que éste es el mejor foro para decirlo, porque todos ustedes, como diputados y parlamentarios, son responsables de las asignaciones que se pueden hacer a nuestras carreteras, yo quiero señalar una vez más, y no es la primera vez que lo hago, que las cifras que nosotros invertimos en carreteras, pensando que somos los únicos responsables de carreteras, porque aquí no hay inversión del Estado, son cifras un poco insuficientes y que tendremos que ir incrementando notablemente.

Nosotros hemos llegado a los 6.000 millones de pesetas en el año 1996, mientras la Comunidad navarra, que tiene más dinero que nosotros, llega a los 20.000 millones de pesetas, de modo que no es extraño que luego la carreteras navarras sean mucho mejores que las nuestras, de modo que tendremos que incrementar, y espero que, con el convenio de carreteras que firmemos con el ministerio, podamos paliar ese déficit infraestructural que tenemos.

Luego, yo analizaría al final algunas causas de accidentes, que creo que es importante tener en la mente. En primer lugar, los adelantamientos, los adelantamientos son responsables de la mayor parte de accidentes graves que se producen en nuestras carreteras. ¿Por qué se producen los adelantamientos? Fundamentalmente por la existencia de caravanas, ¿por qué se producen las caravanas? Fundamentalmente por falta de capacidad en nuestras carreteras, por los vehículos excesivamente lentos que producen caravanas, que eso se da mucho, sobre todo los vehículos de alquiler, y por existencia, a veces, de coches de alquiler que circulan en grupo y que habría que intentar que legalmente esto no fuera así. De modo que si conseguimos acabar con los adelantamientos peligrosos, los accidentes más peligrosos o más graves también acabarían. De los puntos negros he hablado ya, de la intersecciones y su conversión en rotonda, de la falta de capacidad de las vías también he hablado, y luego un tema que es muy importante también, o dos temas, uno es la conversión de carreteras en calles, es decir, en las Baleares se da mucho que, con los procesos de urbanización crecientes, tramos que antes eran seguros, tramos de carreteras, se van convirtiendo en calles, en zonas urbanizadas, surgen los peatones, surgen las necesidades de cruzar de una parte a otra, porque los pueblos invaden o atraviesan las variantes en sus procesos urbanizadores, y ése es un tema que tiene peligro.

Y por fin, un tema también específico, no sólo de la Comunidad balear, sino de todas, es lo que la Asociación Internacional de la Carreteras, la IPCR, en un estudio sobre accidentes señala, es decir, una de las causas de accidentes en las carreteras es la existencia de vías polifuncionales, es decir, vías que responden a distintas funciones y que no es bueno que sea así, en lo posible, y aquí muchas de nuestras carreteras son vías polifuncionales, ¿qué significa esto?, son vías que soportan, por una parte, el tráfico de larga distancia, y por otra, el tráfico de acceso a las propiedades colindantes, en lo posible, señala la IPCR, que hay que intentar separar en vías especializadas, cada una de las funciones de las carreteras, porque la mentalidad del conductor es completamente distinta si circula por una u otra carretera, y eso es muy importante, porque ahí tenemos montones de vías polifuncionales, y de ahí un poco la necesidad de subrayar la necesidad de crear vías monofuncionales, para disminuir el peligro y el número de accidentes en nuestras carreteras. Yo creo que me he extendido demasiado ya. Gracias, Sr. Presidente.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Le-Senne. ¿El Sr. Conseller quiere añadir algo?

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

No, vuelvo a repetir, esta comisión, que tiene un trabajo importante y que el Sr. Le-Senne ha querido dar una visión desde el punto de vista técnico y los parámetros por los que se mueve la conselleria, en función de las inversiones que podemos hacer, obedecen a cuestiones muy técnicas. Nosotros contemplamos el tema de accidentabilidad o de siniestralidad en función de lo que es propio de carretera, nosotros no nos metemos, como ha dicho el director general, si los vehículos están en condiciones, si no están en condiciones, si se circula a más velocidad de la que corresponde o no. En función de las estadísticas que nos proporciona la Dirección General de Tráfico, de Trànsit -ara jo no sé per què parl...-, nosaltres elaboram el nostre catàleg i actuam en aquells punts on realment ens trobam amb un..., allà on hem d'actuar ràpidament, perquè les xifres són aquí.

Jo crec que, la comissió, es molt important que elabori..., és molt ambiciosa la ponència, perquè realment demana moltes dades (...) que corresponen a carreteres, i ho hem de tenir en compte, i d'altres que no són temes propis de carreteres. Certament, aquelles dades, també tots aquells estudis, és el que ens ajuda a acabar de redactar el Pla director de carreteres, és a dir, les darreres manifestacions fets pel director general, són importants les carreteres de les Balears són, per desgràcia,... tenen una funció de dur tot el trànsit de llarga distància Palma-Manacor o Palma Son Servera, però, al mateix temps, tots els camins veïnals es deriven d'aquesta pròpia carretera i allà es produeixen situacions difícils, per consegüent, d'aquí que el disseny del Pla director de carreteres obeeix a separar el que era trànsit de llarga distància, que no tenguí intersecció, ni tenguí interferències, amb els camins i amb el que s'hagi de fer, de petites carreteres o de camins veïnals amb aqueix trànsit.

És a dir, nosaltres estam a la seva disposició per aportar totes les dades, tot el que tenim i tot el que demaneu de la comissió.

Les inversions, el director general sempre se'n queixa, i és la seva funció, queixar-se a aquest conseller i jo, queixar-me al Govern, però crec que han augmentat en una xifra important. Sabem que les inversions per dur a terme totes les que hi ha previstes, que demanen avui en dia la millora de les nostres carreteres, es faria molt difícil fer-ho fora un conveni de carreteres que aportàs aqueixos dobles de què parlam, i que ja estan en boca de tothom, esperam que així sigui, no ho puc negar perquè ja és de domini públic, que hi ha una discussió amb el Ministeri de Foment, allà on pensa que hem de fer un tros d'autopista de peatge i nosaltres pensam que de cap manera s'ha de fer així, un tros d'autopista, no una autopista, un tros d'autopista de peatge, i pensam que estam en aquesta discussió final, a veure si ho resollem d'una vegada per totes.

Pensam que totes les dades, com dic, que necessitin de la conselleria estaran a la seva disposició i, si hem de fer més compareixences, encantats de poder-les dur a terme.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Conseller.

Vamos a suspender la sesión, ¿es suficiente con un tiempo de 15 minutos o prefieren..., ¿es suficiente 15 minutos? Pues se suspende la sesión por un tiempo de 15 minutos.

Grupos parlamentarios, petición de palabra. El Sr. Josep Ramon Balanzat, del Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra.

EL SR. BALANZAT I TORRES:

Gràcies, Sr. President. Bon dia, Sr. Verger, Sr. Le-Senne. Bé, s'han tractat diferents qüestions, moltes de les quals, com que no sabíem ben bé de què ens havia de parlar avui el Sr. Conseller, no les hem pogut preparar; jo, per tant, el que serà una cosa molt greu, una pregunta i una reflexió. La pregunta, en principi, va relacionada amb la qüestió dels morts, com es comptabilitzen els morts per causa d'accidents de trànsit. Dic això perquè moltes hi ha hagut molts col·lectius, entre altres col·lectius, grups de consumidors i grups de persones afectades, etc., que es queixen que normalment quan Trànsit o les institucions responsables quantifiquen els morts que hi ha en qüestió de carreteres, es comptabilitzen exclusivament els morts de manera immediata, damunt la carretera, per entendre'ns, normalment, en canvi, persones que queden en aquell moment molt greus i que moren en dies posteriors a l'hospital, a vegades pot ser una setmana o poden ser quinze dies després, aquesta gent queda fora del que seria la "comptabilitat", per dir-ho així, si es pot parlar en aquests termes, de les persones que perden la vida, i molts vegades aquests col·lectius es queixen que normalment les xifres de persones que perden la vida en carretera queden por davall del que és la realitat. Per tant, jo voldria preguntar al Sr. Conseller, si quan vostès parlen de persones que han perdut la vida per accidents, quins tipus de mesures fan servir, és a dir, si són els que moren de manera immediata en carretera o fins quants dies després es comptabilitzen. Aquesta és una qüestió.

Després, la reflexió que volia fer és una reflexió de què el conseller Sr. Verger i jo hem parlat moltes vegades, però hi he de tornar a insistir, i és que em continua semblant preocupant sentir paraules com les que deia el Sr. Le-Senne, amb aquests axiomes (...) i com que cada vegada hi tenim més cotxe, *ergo* hem de fer més carreteres, i aquest model és un model absolutament desenvolupista i suïcida. Jo crec que la conseqüència de tenir cada vegada una massificació més grossa de cotxes no hauria de ser la d'adequar-nos a aquesta oferta massiva de vehicles, sinó intentar buscar una postura més racional i dir que tal vegada n'hi tenim massa, de cotxes, tal vegada hauríem d'implementar mesures per evitar aquesta massificació de vehicles que tenim a les nostres illes, que són illes petites, limitades, i que, per tant, no hauríem, i ja estic parlant, diguem-ne, des del punt de vista ecologista, que considera que no podem obrir les portes a una oferta il·limitada, o sigui, que venguin tots els cotxes que vulguin, que hi hagi tots els cotxes de lloguer que vulguem, no hi ha cap problema, que vengui qui vulgui i nosaltres ens haurem de gastar milers de milions de pessetes cada any o cada certs anys fent-hi noves carreteres per adequar-nos a aquesta gent que ve a visitar-nos o a la gent que utilitza cada vegada més el cotxe, quan pens que la resposta hauria de ser la contrària. No hi insistiré més, perquè n'hem parlat moltes vegades el Sr. Verger i el diputat que els parla.

Nosaltres pensam que fomentar un altre tipus de transport, e públic, col·lectiu, evitaria..., és a dir, ajudaria que no es col·lapsassin tant les carreteres i evitaria precisament molts d'aquests accidents i d'aquests morts de què parlam. Res més. Gràcies, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Balanzat. Para contradecir, tiene la palabra el Sr. Conseller.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Efectivament, abans del 93, crec que es comptabilitzaven les persones que morien en el moment de l'accident, avui en dia, no; des del 93 es comptabilitzen les persones que des del moment de l'accident i 30 dies després moren, 30 dies després, aquest és el nombre que es compta per saber-ho oficialment; sí, sí, 30 dies.

I de la reflexió, efectivament, les discrepàncies són les que són. A nosaltres ens agradaria que no hi hagués més cotxes ja damunt Balears, no és que desitgem més cotxe, jo crec que 850 o 800 i busques de cotxes per mil habitants ja és una xifra prou preocupant com perquè les polítiques siguin de contenció, és a dir, vostè voldria de reducció, nosaltres ho veim difícil, però que almenys no tenim cap interès en continuar..., o que augmenti el nombre de vehicles damunt les nostres carreteres, però precisament amb el nombre de cotxes que hi ha avui en dia, avui, aquests 800 i busques de cotxes diaris, són els que ens fan pensar que hem de millorar les nostres infraestructures, i aquí hi ha la discrepància que tenim vostè i jo.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Conseller. Por el Grupo Parlamentario de *Esquerra Unida de les Illes Balears*, tiene la palabra la Sra. Margalida Thomàs.

LA SRA. THOMÀS I ANDREU:

Gràcies, Sr. President. Hem de lamentar que aquesta compareixença s'hagi fet abans del començament del treball de la ponència, perquè la ponència pràcticament només ha elaborat el seu pla de feina i, per tant, és una compareixença, en aquest sentit, que no pot ser tan rica com hauria de ser o profitosa, si la ponència hagués començat i ja tenguéssim amb nosaltres la documentació i part de tot allò que s'ha programat en la feina. De tota manera, pens que el Sr. Conseller s'ha ofert a tornar les vegades que siguin necessàries, per tant, suposam que una altra vegada tornarem a tenir la compareixença del Sr. Conseller, quan la ponència hagi avançat i puguem fer una discussió amb més fonament.

Només dues o tres reflexions.

Per una banda, he de manifestar la greu preocupació per les xifres que es donen, que malgrat no estiguin actualitzades en el 96 o en el 976, pens que és una gran preocupació les xifres d'accidents a Balears i que, sobretot, comparant-les amb les de l'Estat espanyol, i tenim present que ho hem de fer proporcionalment al nombre d'habitants que tenim i al nombre de quilòmetres quadrats que són les nostres illes, creim que podem dir sense cap problema que podem arribar a ser de les més altes de tot l'Estat espanyol, tant en nombre de morts com en nombre d'accidents de trànsit, preocupació que pens que ha de ser el motiu, i per això..., el motiu d'aquesta comissió o ponència parlamentària de la sinistralitat sobretot hauria de donar la reflexió a prendre mesures cap a una solució diferent dels problemes.

De les solucions que s'han apuntat o de què s'ha parlat per part del director general de Carreteres pensam que n'hi ha que, evidentment, s'han de posar en marxa, com tot allò de la millora de les infraestructures, però el que no pot ser, des del nostre punt de vista, és que la solució hagi de ser la via del major nombre d'autopistes, més autopistes a les nostres illes, i sobretot a Mallorca, ja que pensam que l'impacte mediambiental és molt negatiu respecte al consum de territori i a la destrucció de sòl que signifiquen les autopistes, i en aquest sentit, quan el Sr. Conseller ha parlat que el debat amb el ministeri és el tema de si autopistes de peatge sí o no, allò que no ha concretat és quina autopista, quin seria el peatge i, evidentment, he de manifestar que, així com ens manifestam en contra de la solució d'autopistes, igualment que siguin autopistes de peatge, tendrien el nostre rebuig.

Finalment, allò que voldria també tractar és que m'ha estranyat, i he notat una absència important, és que en cap moment s'ha parlat de campanyes de prevenció de la pròpia Comunitat Autònoma, ja que només coneixem campanyes de prevenció per part de la Direcció General de Trànsit, i un dels objectius, hauria de plantejar-se la prevenció dels accidents, també des de la Conselleria, des de la Comunitat Autònoma, campanyes pròpies per a la prevenció cap a accidents greus, com pot haver estat el tema de dirigir-se a la gent jove, etc., però, sobretot, campanyes de prevenció, des del nostre punt de vista, cap a un ús més racional del vehicle, i allò que s'ha parlat també per part del Grup Parlamentari Mixt, el foment d'altres transports públics i d'accions que duguin a terme en col·laboració amb altres conselleries, aquest foment del transport públic per evitar que aquestes xifres tan espectaculars d'índexs de motorització/habitants puguin aturar-se o, com a mínim, puguin disminuir a partir d'ara. Moltes gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sra. Thomàs. Sr. Conseller, puede contestar.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Dues coses, Sr. President. Nosaltres estarem encantats des de la conselleria de poder assistir aquí quantes vegades vostès ho estimin oportú, i crec que serà bo que per part de la conselleria es puguin aportar les dades i la informació que precisin, precisament, en base a elaborar unes conclusions certes i serioses, i positives, per consegüent, a la disposició d'aquesta comissió per poder-hi col·laborar.

I bé, amb les reflexions, hi ha coses amb què estam d'acord i coses amb què no estam d'acord. Amb fer un tram d'autopista de peatge, estam d'acord amb vostè, que no l'hem d'admetre.

El transport públic, és la discussió de sempre, que supòs que al llarg d'aquesta comissió es discutirà i tendrem oportunitat de comentar.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Muchas gracias, Sr. Conseller. ¿Quiere replicar, Sra. Thomas? Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario Socialista... Perdón, discúlpeme. Por el Grupo Parlamentari Nacionalista-PSM, la Sra. Bover i Nicolau tiene la palabra.

LA SRA. BOVER I NICOLAU:

Gràcies, Sr. President. He de dir en primer lloc que donam les gràcies a la compareixença del Sr. Conseller i del Sr. Director General de Carreteres, ara bé, també voldríem comentar, igual que ha fet la parlamentària d'Esquerra Unida, que vostès han aportat dades i percentatges sobre sinistrabilitat a les carreteres de les Illes, en comparació amb altres comunitats autònomes, però pensam que hauria estat molt més positiu tenir aquestes dades, tota la documentació que s'ha aprovat ja en el pla de feina d'aquesta comissió, i d'aquesta forma haguéssim estat en més condicions de dur a terme un debat amb més contingut. Ara bé, també vostè s'ha ofert a venir les vegades que siguin possibles a donar-nos aquest suport, per tant, li agrairé el seu tarannà.

El Sr. Director General ens ha parlat de diferents causes d'accidents, com son els avançaments, aquests provoquen caravanes i aquests provoquen una manca de capacitat de les carreteres nostres, també ens ha parlat del fet de tenir les vies o que les vies siguin polifuncionals, i una altra causa és convertir les carreteres en carrers a causa de les urbanitzacions que es creen al voltant d'aquestes vies.

Bé, nosaltres no voldríem ser mal pensats, però creim que vostès, també pot ser pel temps que s'hi ha dedicat, no han detallat amb més esment altres possibles causes i ens han reafirmat la manca de capacitat de trànsit de les carreteres per trobar una justificació per a la construcció de noves autopistes, com el que es planteja ara, però creim que hem de ser positius en aquesta compareixença i volem fer la nostra aportació també a aquesta sessió.

Pensam que s'ha d'analitzar el per què dels accidents, les causes, que és l'objectiu de la ponència que es va crear i s'ha de tenir en compte també, a més a més de les que vostès ja han comentat, la intensitat del trànsit de les vies, estat de les carreteres, perfil del conductor o conductora que provoca aquests accidents, ja hem comentat la necessitat de fer campanyes de prevenció, la portaveu d'Esquerra Unida ho ha comentat, i condicions o estat dels vehicles. Dels quatre punts que he dit ara, les competències del quart les tenen els diferents consells insulars d'aquí, de la nostra comunitat, amb el servei d'ITV, i el punt tres pot ser un treball d'investigació de la Direcció General de Trànsit, però els altres punts (...) pensam que és el Govern de les Illes, la Conselleria de Foment, concretament. Per tant, és evident que s'hauria de fer feina, realitzar actuacions conjuntes, entre les diferents administracions que tenen a dir en aquest tema.

Quant al punt u, sabem que no existeix cap solució miraculosa, cap miracle, que el pugui solucionar, però sí que hi ha un factor que hem de tenir en compte, és exposar o donar suport i potenciar el transport públic. Ja hem parlat abans que nosaltres hem tengut diferents iniciatives, és ver. El transport públic a les nostres illes no es potencia des de la Conselleria de Foment, pensam que no s'hi dóna suport necessari, és ver que, en declaracions anteriors, el Sr. Conseller ha comentat que s'ha animat més el transport privat, nosaltres aquí no entram. Ara, sí que seria una manera de descongestionar més les carreteres de les nostres illes.

Quant al punt dos, l'estat de les carreteres, hi ha diferents factors que poden incidir en les causes dels accidents. Podrien ser condicions climàtiques. Som conscients que la conselleria de Foment no té competències en aquest punt, però sí que cal tenir-lo en compte, quan es defineix en material que s'ha d'aportar a la construcció de les vies, estat del trespol de les carreteres i les condicions de les voreres, moltes vegades amb molta visibilitat per part dels conductors.

He de dir només que, la creació d'aquesta ponència, pensam que ha de ser en positiu, però sempre tenint en compte el que tenen a dir les altres administracions o institucions que també fan feina sobre aquest tema. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sra. Diputada. Sr. Conseller.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Sí, Sr. President. És a dir, li entregarem tota una documentació que crec que serà interessant analitzar. És a dir, nosaltres tenim aquí punt per punt, accident per accident i els motius que creim que varen motivar aquell accident o la situació en la qual es trobava aquell punt quilomètric d'aquella carretera determinada, la carretera 701, en data 4 de desembre, punt quilomètric 1'5, morts, 0, ferits, 1, la superfície estava banyada i il·luminació insuficient... Per consegüent, tenim totes les dades que hem de tenir, estadísticament, per treure conclusions; és a dir, si a la carretera 710, dia 10 de maig hi va haver un accident i hi va haver un ferit, era perquè entenem que, apart d'altres motius, com per ventura era l'estat del cotxe o altres motius com podria ser la situació del conductor, la qual nosaltres no entram a analitzar, sí que sabem que hi havia un revolt fort, excessivament tancat, hi havia una velocitat sense senyalitzar, una visibilitat restringida, per consegüent, nosaltres li podrem proporcionar tota una documentació que nosaltres tenim i que vostès, segurament, no tenen, i que permetrà saber perquè en aquell punt determinat es va produir..., Bé, des del punt de vista de carreteres, des del punt de vista de carreteres, què passava en aquell punt concret, per consegüent, ho tenim bastant especificat.

No hi vàrem aportar aquesta documentació perquè creiem que era important saber què volia la ponència, ho tornam a repetir, tota la documentació que nosaltres puguem aportar, encantats d'aportar-la-hi.

Tenim, del primer semestre del 96, dels 221 accidents que hi va haver, els punts concrets, l'estudi concret i perquè es va produir, o les situacions com es trobava la carretera, si la il·luminació era insuficient o era suficient, o si la superfície estava banyada o si el revolt era excessivament fort o hi faltava il·luminació, o hi havia un canvi de rasant, tot això..., o que la carretera s'estrenyia, tot això li proporcionarem, perquè crec que són dades importants.

Del transport públic, el transport públic és una discussió que ja hem tengut més d'una vegada, i supòs que es continuarà discutint, i en aquesta ponència, supòs que també serà un motiu de discussió. Jo el que li puc dir és que, des del Govern, hi ha unes ajudes a totes les línies regulars, que són deficientes, per desgràcia, és a dir, si són suficients, se'ls ha d'ajudar, perquè no han de desaparèixer. Creim, per les dades que tenim, que el transport públic no és dolent, hi ha altres persones que..., li admets que es pugui pensar que es pot millorar, però no hi ha pràcticament cap nucli urbà que no estigui connectat pràcticament amb tot Mallorca, i no em tregui ara el tema concret de dos punts com poden ser ses Salines i Porreres amb l'Hospital de Manacor, perquè falta solucionar aquest tema, però que, en principi, el transport públic és bo, és susceptible de millora, però que, en conjunt, no és dolent, en comparació amb les dades que tenim d'altres comunitats autònomes, i, per desgràcia, hi ha línies regulars deficientes per tot, el Govern de la Comunitat Autònoma ha d'aportar i ha d'ajudar al manteniment d'aquestes línies.

No discutirem del tren, supòs que sortirà també aquesta discussió al llarg de la ponència, què es el que és pot fer i què és el que no es pot fer amb el tren, és a dir, el que fem és començar per millorar el tram de tren que va quedar a tot Balears, a tot Mallorca, perquè Balears no és Mallorca, que es el Palma-Inca, i que, per consegüent, això supòs serà motiu d'una discussió en profunditat.

Però pensam que a Balears, no sé si per sort o per desgràcia, per ventura per desgràcia, els ciutadans són molt partidaris del cotxe, i ens hem acostumat malament, per ventura, entre tots, i això fa que el transport públic no sigui l'usat que hauria de ser, i vostè me diu que cada mitja hora posàssim un autobús molt bo, per ventura ho arribaríem afer, el que passa és que, per ventura, seria inviable. De totes maneres les conclusions que se'n puguin treure seran analitzades i estudiades amb molta atenció per part d'aquesta conselleria.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Conseller. ¿Quiere replicar, Sra. Diputada? Muchas gracias.

Sr. Triay, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra.

EL SR. TRIAY I LLOPIS:

Gràcies, Sr. President. Aquesta és una comissió que vam demanar el socialistes, el Grup Parlamentari Socialista, per estudiar els accidents i tractar de fer un informe que pugui contribuir a la disminució d'aquest problema, els accidents en carretera, o en vies públiques, no tan sols en carretera. Fa vuit mesos que vam fer aquesta petició, estic content que el conseller avui sigui aquí per voluntat pròpia, perquè durant aquests mesos no hem trobat més que dificultats per posar en marxa aquesta comissió, com si aquí hi hagués qualche cosa amagada i que s'hagués d'evitar que els diputats coneguessin. Vull deixar clar que aquesta no és una comissió de control estrictament del Govern, va més enllà, ni tan sols és una comissió estrictament per parlar de carreteres, és una comissió per parlar d'accidents, no tan sols de les carreteres.

Per altra part, he d'agrair la compareixença, però també he de dir que, formulada avui i abans que el pla de treball s'hagi posat en marxa, i que, per tant, hi hagi una documentació prèvia, crec que serà poc útil aquesta compareixença, però, en qualsevol cas, que sigui poc útil no impedirà, esper, que es pugui completar quan es produeixi el pla de feina i, efectivament, es demani, d'acord amb aquest pla de feina, la compareixença del conseller.

I deia que no és una comissió estrictament de carreteres perquè hi ha moltes més qüestions que no són de carreteres i, per tant, que no són de responsabilitat del director general d'Obres Públiques, per exemple, que s'han de tractar, que són els hàbits socials, els problemes dels caps de setmana i de les nits, les zones urbanes, l'alcoholèmia com a problema fonamental en tota la problemàtica dels accidents, i, per tant, els controls policials i les sancions policials, no a la carretera, sinó a les persones que incorren en conductes perilloses i que són les que provoquen després els accidents irreversibles, i també qüestions que poden estar relacionades, sí que hi estan relacionades, amb la seva conselleria, però dins una àrea que no és l'àrea de carreteres ni d'obres públiques, sinó que són el problema del transport, del transport professional, de les jornades esgotadores i excessives, del control de tots els instruments que toca que duguin els transportistes professionals per poder ser controlats de l'ús que fan del seu autocar.

En relació amb el que vostè ens ha dit, en relació amb les dades, com a primera compareixença, no pot ser satisfactòria, perquè ens parla d'una part de l'any 96, quan ja sabem, pels mitjans de comunicació, que l'any 96 ha estat un any molt dolent per als accidents de trànsit a Balears, que Balears *sigue en cabeza de muertes de accidentes de tráfico de todo el país*, ho publiquen en titulars els nostres mitjans de comunicació, els nostres diaris d'aquí, que quan a tot Espanya disminueixen, l'any 96, els accidents mortals en un 5%, aquí augmenten sensiblement, la qual cosa fa que allò que és un problema en qualsevol any, l'any 96 hagi estat especialment negatiu, per tant, estant com estam el mes del juliol del 97, crec que s'hauria ja d'haver donat aquesta visió de conjunt de l'any 96.

Per altra part, hi ha la qüestió dels punts negres, dels quals hem tengut ocasió de parlar breument, però parlar-ne en el Parlament qualque vegada, que és el fet que els punts negres no se solucionen o que no se solucionen ràpidament, i que punts negres que es repeteixen un any i un altre, un darrera l'altre, per tant, punts d'accidents, perquè, si no, no serien qualificats de punts negres, que de manera constant continuen sent punts d'alta perillositat, perquè no s'hi han et les reformes o les actuacions precises. S'arriba a parlar a l'informe de la Direcció General de punts negres que es mantenen durant catorze anys i de percentatge de punts negres altíssim que es manté un any i per a l'any següent. per tant, crec que aquí hi ha un aspecte important de la lluita per la seguretat, no tan sols les grans vies, les grans inversions, les grans autopistes, sinó també la reparació, la solució, de punts concrets, dels quals se sap positivament que s'hi produeixen accidents i que, a més, se sap que no s'Ohí produeixen per primera vegada.

Per altra part, hi ha obres noves fetes pel Govern balear que són perilloses, a la millor no són perilloses en els llibres, a la millor o són perilloses a les instruccions de carreters, però que, en la realitat, són perilloses, i aquí s'ha de citar el perill que hi ha en els tercers carrils que s'stan construïnt o en els carrils lents i com un dels trams més perillosos de Mallorca, en carretera, és precisament el tram de tercer carril, que ja es va construir fa anys, a les costes de Xorrijo, tant el tram de tercer carril o de carril lent existent d'anys enrera com els que s'han construïnt o s'stan encara construïnt en aquest moment a la carretera de Manacor són especialment perillosos, i d'això s'haurien de treure conclusions, cercar les causes i després treure les conclusions operatives.

Per altra part, el tema de les carreteres monovalents i polivalents, això està molt bé, però quantes vies de servei ha fet?, ha llevat la del poble del Sr. Conseller, ha llevat la de Montuiri, que dóna accés a les tendes i activitats diverses de caràcter comercial i recreatiu que hi ha allà, ha llevat aquesta línia de servei, que sembla que ha estat finançada pel Govern de la Comunitat Autònoma, i quines altres vies de servei, per evitar aquest caràcter polivalent de les carreteres, s'han dut endavant? No tenc present que n'hi hagi moltes en aquest moment, però és un tema important a tenir en compte.

Igual que la qüestió de la il·luminació. Fa anys que es parla de la necessitat d'il·luminar determinades vies, d'il·luminar determinades rotondes, i es clar, hi ha recursos econòmics per a allò que es vol, per a allò que es vol, n'hi ha, i per al que no es vol, no n'hi ha. Es tuden, es malgasten i es dilapiden recursos econòmics en moltes coses, però no s'il·luminen determinats punts concrets de les vies de circulació, aquí on es produeix accidents greus, perquè el trànsit és massa intens per ser vies a les fosques.

I respecte dels paviments, el mateix. Jo crec que quan fa catorze anys que es governa, no pot ser una excusa que els paviments han de ser drenants, se suposa que els paviments, en catorze anys, són absolutament drenants tots, perquè tots s'hauran renovat en catorze anys, per tant, el que s'ha de fer és mantenir-los suficientment i veure si es fan les inversions de reposició, no ja d'obra nova, de reposició, de manteniment, necessàries per mantenir-hi les condicions de seguretat.

En una paraula, si s'estan mirant les obres des del punt de vista de la seguretat com a prioritat o no, o si la seguretat és un tema secundari, del qual es treuen estadístiques i s'està pendent d'altres tipus de prioritats, a hora de repartir les inversions possibles.

I després un altre punt, com deia, diferent d'aquest, un capítol diferent, és el del transport professional, el del transport turístic, el transport on, com sabem, en els mesos de temporada els treballadors estan sotmesos a unes jornades molt llargues, a unes jornades prohibides totalment, amb descansos insuficients, amb pauses insuficients, diàries, setmanals, etc. , i si realment en tot això es fa l'esforç que toca per controlar-ho, i això 'és responsabilitat directa d'aquesta conselleria. Jo he vist, per una resposta parlamentària que s'ha donat, que les inspeccions que es fan s'han reduït moltíssim, que han disminuït moltíssim aquestes inspeccions, i que quan es fan aquestes inspeccions, realment, les causes de sanció o d'obertura d'expedient més normals són precisament l'incompliment del control de tacògrafs, d'aquests discos diagrama que han de dur, del llibre de ruta, del descans setmanal, etc. Per tant, jo crec que aquí també hi ha un àrea de control administratiu molt important per evitar accidents aïllats però molt greus que de tant en tant es produeixen en aquest sector del transport, que és el transport turístic discrecional en plena temporada turística.

I res més. Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Triay. Sr. Conseller, para contestar, tiene la palabra.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Gràcies, Sr. President. Vagi per endavant que jo no conec que a Montuiri s'hagi fet cap vial de servei. Vostè deu estar mal informat. Jo hi vaig cada setmana, i no n'hi ha cap. Per deixar les coses clares, crec que és important. No n'hi ha cap. Ja ho sap. I li dic que hi vaig.

Ja tornant a la seva exposició, li diré que tampoc no tenim ganes nosaltres d'ocultar res, és a dir, a l'inrevés, totes les dades i tota la informació que hi pugui haver des de carreteres o des de transports estarà a disposició d'aquesta comissió, perquè pensam que no venim aquí a amagar res, a l'inrevés, és un pla de treball ambiciós, que, efectivament, com vostè diu no just afecta carreteres, sinó que és molt més ampli, basta veure la documentació que es demana aquí per entendre que aquesta comissió vol anar més enllà que d'una simple anàlisi del que passa just damunt les carreteres. Crec que és més important.

Dels punts negres li diré que la conselleria destina de l'ordre de 400 o 500 o 600 milions cada any per millorar aquells punts que, com a conseqüència, dels accidents de trànsit que hi ha hagut, ens condicione i ens obliguen a fer inversions puntuals. Per consegüent, pot ser que a qualque punt, després de la inversió o de la millora, hi continuïn havent accidents, però li puc assegurar que per part de carreteres el desig és que no hi hagués aquests punts negres. Torn a repetir que de l'ordre d'uns 500 milions cada any es destinen a la millora d'aquells punts negres, que aquests punts ens surten com a conseqüència del trànsit, dels accidents que hi ha hagut i de la informació que ens passi Trànsit. Per consegüent, es poden millorar, però creim que no.

Costa de Xorrigo, és ver, és un tema de relliscaments que hi ha, i li puc dir que en aquest moment hi ha en marxa un projecte, no vull dir experimental, però sí... A Xorrigo, molts dels accidents que hi ha és per relliscaments a la part de damunt, per falta de peralt i perquè també que, efectivament, el paviment és relliscant, excessivament relliscant, per consegüent, està en marxa un projecte per veure si ho evitam, a títol experimental també ho podem fer, perquè pensam que és bo que així sigui.

Si els paviments són porosos, bé, però el que passa és que malgrat siguin així, els àrids no són els que voldríem, voldríem tenir uns altres àrids molt més, com ha dit el director general, que conjuntament amb el paviment donassin més garanties i més seguretat, però els àrids que tenim són els que tenim, i difícilment, serà difícil pensar que podem importar àrids, no ho sé, el nou Pla director de pedreres no permet pensar que podem usar àrids diferents dels que hem usat fins ara, de totes formes li puc assegurar que a les darreres inversions es posa aquest paviment que els tècnics aconsellen per evitar al màxim els relliscaments, si a això hi poguéssim sumar els àrids desitjables, molt millor, però crec que no serà possible.

No regatejam els recursos econòmics, els recursos econòmics són els que hi ha, 6.000 milions de pessetes per a manteniment i noves inversions, són el que el pressupost d'aquesta comunitat autònoma disposa per a carreteres, amb un esforç important i, per consegüents aquests recursos són els que hi ha. I li puc dir una cosa, per a nosaltres la seguretat és un tema prioritari, la seguretat de les nostres infraestructures de transport és un tema prioritari, des del control als transportistes que, efectivament mitjançant el tacògraf hi ha un control seriós i rigorós i vostè em pot dir que també es pot augmentar, tot es pot augmentar, tots els controls poden ser susceptibles d'increment, però creim que es fa bé i si ho hem d'incrementar ho incrementarem fins a les inversions que haguem de fer en carreteres. Li ho tornam a repetir: no és una voluntat de voler fer autopistes ni duplicacions de calçades, no, és una qüestió que en funció del que hi ha avui en dia a les nostres carreteres i a les nostres illes, pensam que s'han de fer inversions importants per millorar i per donar més garanties de seguretat. Tant de bo no n'haguéssim de fer cap, jo no tenc desitjos de fer autopistes ni carreteres, el que passa és que crec que en funció dels estudis tècnics, que són importants i de la voluntat política de millorar substancialment aquestes infraestructures, pensam que hem de fer les inversions que ens vendran posteriorment.

Res més, Sr. President.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias. Sr. Conseller. Sr. Triay, para replicar, tiene la palabra.

EL SR. TRIAY I LLOPIS:

Només per agrair la resposta i puntualitzar dos temes. Nosaltres de l'únic compromís que tenim constància per part del Govern balear, de via de servei, és de la via de Montuiri, no sé si ...

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Compromís pot ser, però ...

EL SR. TRIAY I LLOPIS:

No sé si és una informació errònia o no, però l'únic compromís de què tenim constància aquí, al Parlament, és d'aquesta via de servei.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Està mal informat. En tot cas, ...

EL SR. TRIAY I LLOPIS:

Idò seria important tenir una informació adequada, perquè la informació la donen vostès.

I per una altra part, encara que no tenguim res a veure amb la seguretat, perquè crec que pagar peatge no dona seguretat, ja que aquest tema ha sortit avui aquí, encara que no sigui un tema relacionat amb els accidents, simplement dir-li el que vostè ja sap, que ja en tenim una d'obra de peatge, s'ha fet famosa a tota Espanya i a part d'Europa, jo crec que la quota ja la tenim coberta.

Gràcies.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Triay.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Gràcies, Sr. Triay, i a més prenc nota ...

EL SR. PRESIDENT:

Sr. Conseller, ¿quiere intervenir? Tiene la palabra.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Gràcies i perdoni, Sr. President. Nosaltres agraïm la voluntat del Sr. Triay per ajudar-nos que no hi hagi més peatge. Ens ho va comentar un dia al Ple i vàrem prendre bona nota, nosaltres tampoc no en volem, i sabem que n'hi ha un i molts de problemes que ens ha causat, efectivament. I torn a repetir: compromisos, jo crec que, i vostè ho sap perquè ara és a una institució, també, i ha de prendre compromisos, supòs que en política se'n prenen cada dia quaranta-cinc o quaranta-set, el que passa és que les realitzacions són el que compta, en aquest cas concret que vostè diu s'ha mirat, sé que abans d'arribar jo a la conselleria, ja s'estudiaven uns vials a aquell punt concret de Montuïri, però compromisos seriosos són els que es transformen en obres i en aquest cas, li he de dir que Montuïri no té preferència damunt cap altre, com sempre ha estat per part meua, vostè sap que he estat al Consell Insular de Mallorca durant molts d'anys i mai no va tenir preferència Montuïri per haver-hi nascut jo, sinó tot el contrari, allà on faci falta es faran els carrils de servei i allà on no faci falta, no es faran.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Conseller. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz Sr. Cristófol Soler.

EL SR. SOLER I CLADERA:

Gràcies, Sr. President. Agrair en nom del nostre grup la compareixença del conseller i del director general, recordar, perquè hi ha hagut alguna manifestació feta en sentit distint, que en aquests moments, avui precisament la ponència, la comissió ha aprovat la proposta, el pla de feina que va elaborar la ponència, i aquí demanava la documentació avui mateix. En aquest moment, encara la conselleria, com és lògic, no té informació sobre la documentació sol·licitada i és lògic que en aquesta compareixença no s'hagi aportada.

Per altra part, també un aclariment a la intervenció del conseller, no tota aquesta documentació, com és lògic, és documentació que es demana a Obres Públiques, jo crec que dins ponència en el moment que aprovam la documentació que es demanaria, érem conscients i som conscients que bona tasca de recaptar aquesta documentació correspondrà al mateix servei de documentació d'aquesta casa, del Parlament de les Illes Balears, probablement perquè hi ha qüestions que no pot tenir ni té el Govern ni cap conselleria en concret.

Dit això, agrair, en primer lloc, aquesta intervenció perquè des del nostre punt de vista ja hi ha alguns punts que per una part ens poden marcar una mica quines són les fites amb un objectiu concret, millorar o evitar, per així dir-ho, la sinistrabilitat en general a la nostra comunitat autònoma. Jo crec que hi ha un punt genèric amb el qual pràcticament tots els grups hi estarem d'acord, i el conseller mateix així ho ha manifestat, la necessitat de continuar remetent les reformes al que són els punts negres, s'ha indicat en aquest moment una quantitat important que es destina anualment a aquests aspectes, i jo vull recordar que aquesta quantitat suposa un sacrifici importantíssim tal com està dotada la competència en matèria de carreteres, és a dir jo crec que pràcticament absorbeix un percentatge molt considerable del que és la inversió de reposició, i hem de tenir en compte que la inversió nova ve per altres vies, i nosaltres, en aquest sentit, quant al que és inversió nova en carretera, pràcticament durant aquests darrers quinze anys, hem estat a pa i aigua, pel fet de no tenir carreteres d'interès general, com altres comunitats autònomes que tampoc tenint carreteres d'interès general -parl de Canàries-, no han estat a pa i aigua, és a dir, això és una qüestió que des del nostre punt de vista s'haurà de tenir en compte.

És clar també que algunes altres millores, no ja només de punts negres, sinó en general de pavimentació, d'enllumenat insuficient, de balisament, de barreres de seguretat, tal com exposava el director general, són importants per anar reduint aquests índexs de sinistrabilitat. Una curiositat també, seria demanar-li quin tant per cent pot encarir el cost de quilòmetre de carreteres el fet d'utilitzar àrids d'importació, és una curiositat que m'agradaria saber.

Per altra part, llevat d'aquestes coincidències que hi pot haver quant a punts negres, amb la resta crec que es fa palès avui en aquesta compareixença, sobretot amb intervencions de diversos portaveus de grups parlamentaris, la complexitat de feina que tindrà aquesta comissió. Si teníem dubtes quant a la complexitat de feina de la comissió, avui queda més clar, per una part, hi podria haver una primera conclusió també no compartida que és necessari fer grans inversions en infraestructura en carreteres, jo crec que aquí això no és únicament la solució, s'hauran de tenir en compte altres aspectes, altres caires, crec que aquesta comissió també pot suposar un lloc on es miri, tot i que no és la solució perfecta, però sí creim que pot ajudar a pal·liar, com pot ser el tema del transport a nivell, en fi, altres vies de transport merament de les vials, és a dir creim que s'obri la possibilitat que dins aquesta comissió s'estudiïn aquests aspectes i es puguin fer algunes consideracions, però, com deia, la perplexitat de vegades augmenta quan moltes vegades l'argument que es dona per oposar-se al Govern perquè no es facin autopistes és que "a aquesta carretera basta que se li afegixi un carril o do". Avui hem sentit com se li ha retret la manca de seguretat que tenen aquests carrils, és a dir jo crec que en aquest sentit tots haurem de tenir en compte, haurem de fer una mica de reflexió, creim que a partir d'ara s'obri la possibilitat d'estudiar tots aquests temes dins la comissió, i a nosaltres únicament ens queda clar, en primer lloc, aquesta necessitat de millora de punts negres, per la resta sabem que tot és relatiu, es poden

estudiar diverses alternatives, és necessari fer inversions en infraestructura, és necessari també potenciar altres solucions alternatives, però creim que ara dins el marc de la comissió, d'una manera assossegada i pausada es podran fer aquestes consideracions en aquest sentit.

Gràcies, Sr. Conseller.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Soler. Sr. Conseller.

EL SR. CONSELLER DE FOMENT (Joan Verger i Pocoví):

Gràcies, Sr. President. Sr. Soler, gràcies per la seva intervenció. Nosaltres preparàvem ja d'aquest esborrany que s'ha votat avui, de peticions, dos temes, les dades comparatives d'inversions en carreteres a nivell de comunitats autònomes, això ho podem proporcionar nosaltres, i punts negres a la xarxa interior, també ho fem. Bé, i aquí s'haurà de sumar, segurament, perquè parlem de la xarxa de les nostres carreteres, no tenim les dades de la xarxa d'altres institucions que tenen competències en carreteres que crec que també pot ser interessant que els aportin al seu moment, però si ho estimen oportú, ja les demanaran.

És mal de dir, en aquests moments, Sr. Soler, què costaria més canviar d'àrids, perquè clar, els hauríem d'importar, i a Catalunya i a València n'hi ha, ens consta, i no seria tan difícil tampoc, però aquí, el director general que en sap més que no jo en tema d'àrids, em comenta que segurament els àrids costarien el doble, però els àrids, la qual cosa vol dir que es fa una estimació, no la prenguin com a definitiva, i per consegüent seria millor sotmetre-la a estudi, que per ventura aquesta millora que es pensa fer a les costes de Xorrijo, ens donarà llum damunt aquest increment de cost, perquè es pensa fer en aquest sentit, s'estima que podria ser de l'ordre d'un 20 o un 25% més car, usar àrids damunt la inversió global, manco les grans infraestructures, ens referim a reposició de ferms i a millora de punts negres, no a inversions noves; però en reposició de ferms de l'ordre del 20 al 25%, però no ho prenguin com una xifra exacta, perquè no la tenim contrastada i és aproximativa, però és damunt aquest ordre.

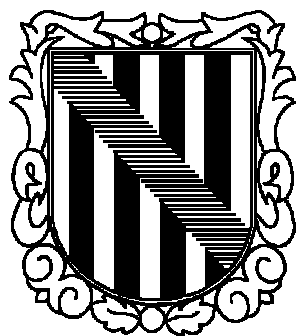
Jo crec que el que hem de fer nosaltres, per part de Carreteres, és un tema fonamental i bàsic i que després, en l'estiu, pensam que l'hem de dur a terme una vegada per totes, que és aprovar el Pla director de Carreteres, que és un document on es definirà, d'una vegada per totes, què és el que es pensa fer i què és el que s'ha de fer en matèria de noves inversions, en matèria de carreteres a les Balears, i no fent-ne més, perquè algú també pensa que després d'això farem una altra cosa, no, jo pens que la cosa està bastant estudiada i bastant clara, les Illes són les Illes, i quan a Menorca has millorat Maó-Migjorn o l'eix de Maó-Ciutadella, les coses són clares, i a Eivissa el mateix, i a Mallorca, crec que està bastant definit què és el que hem de fer, és a dir, una via segura Palma-Manacor, continuar la d'Inca fins a Alcúdia o fins a Pollença o fins a Sa Pobla, ja veurem on acaba, i la prolongació de ponent, i després millorar tota la resta, tampoc no hem de fer grans coses més i pensar que continuarem tota la vida demanant inversions i més inversions, no, plantejam el tema clar des d'un punt de vista del que hi ha avui en dia, del que hi ha al carrer avui en dia, damunt les nostres carreteres, ens exigeix pensar en aquestes infraestructures i, per consegüent és important tancar aquest capítol del Pla director de Carreteres, que pensam dur-lo i aprovar-lo definitivament el darrer trimestre d'enguany.

Per la resta, efectivament, nosaltres sí que pensam que seria interessant que la conselleria pogués participar en tot el que vostès estimin oportú aportant dades i experiències que pens que es tenen des de Carreteres i que poden servir, en part, perquè efectivament aquesta comissió és molt més ampla que el tema de Carreteres, però poden servir per prendre les conclusions determinades i les conclusions interessants per a tots nosaltres.

EL SR. PRESIDENT:

Muchas gracias, Sr. Conseller.

Agotado el orden del día, se levanta la sesión.



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

PREU DE LA SUBSCRIPCIÓ

Un any	2.000 pessetes.
Sis mesos	1.000 pessetes.
Tres mesos	500 pessetes.
Preu de l'exemplar	100 pessetes.

Redacció i Administració
PARLAMENT DE LES ILLES BALEARS
C/ Palau Reial, 16
PALMA DE MALLORCA

Imp. Parlament de les Illes Balears. Palma